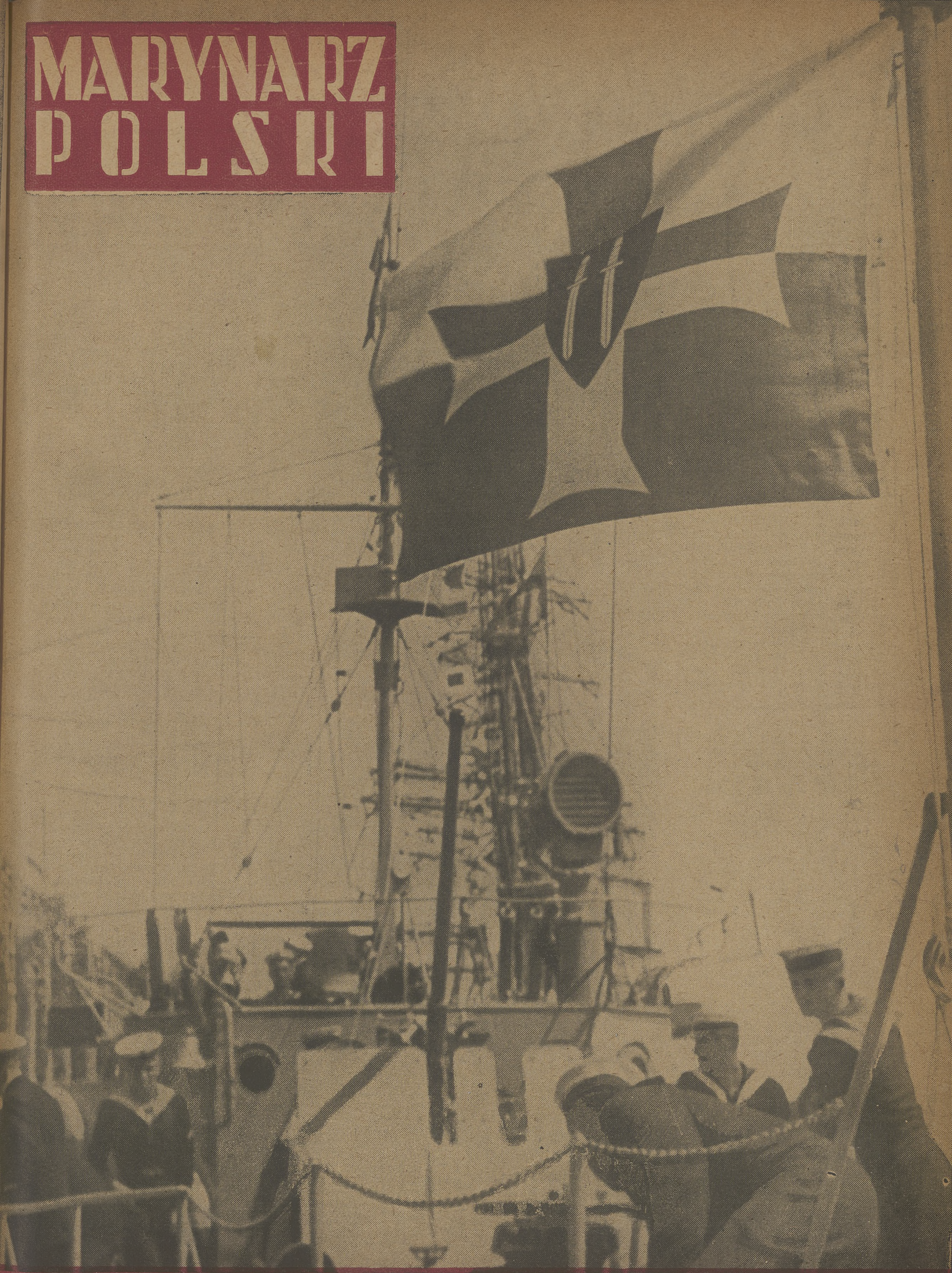
MARYNARZ POLSKI



ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 1 – 15 września 1947 r.

CENA zł. 20.— Nr. 24

Dziś w numerze: Wojna przyszła dziwnymi drogami



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Kto pod kim dołki kopie — może się czasem natknąć na ciekawe wykopaliska. Na wysokich wzgórzach nadmorskich w okolicach Wielkiej Wsi i koło Redłowa w pobliżu Gdyni, prowadzone są od pewnego czasu badania archeologiczne. Na terenach tych znajdują się groby skrzynkowe oraz t. zw. urny twarzowe. Groby te pochodzą z okresu łużyckiego i dowodzą słowiańskiej przeszłości naszych ziem nadmorskich.

Podobno płeć piękna wyraża przekonanie, że urny twarzowe mimo swej nazwy bynajmniej nie są twarzowe.

* * *

Łapanie ryb w mętnej wodzie nie jest żadną sztuką, ale na to aby być wykwalifikowanym rybakiem trzeba wpierw ukończyć odpowiedni kurs. Ośrodek Wyszkolenia Rybackiego w Kadynach rozpoczyna wkrótce 6-tygodniowy kurs rybołówstwa przybrzeżnego i słodkowodnego, który zmierza do pogłębienia wiedzy fachowej wśród niewykwalifikowanych rybaków.

* * *

„Robota pali mi się w rękach" — powiedział strażak, gasząc pożar. Wprawdzie nie przewiduje się, aby strażacy mieli być zatrudnieni przy robotach morskich, tym nie mniej trzeba stwierdzić, że budowa falochronów w porcie gdyńskim jest naprawdę sprawą palącą, szczególnie obecnie, jako w okresie poprzedzającym jesienne sztormy. W tegorocznym sezonie odbudowanych zostanie 650 metrów bieżących podwodnej części falochronu.

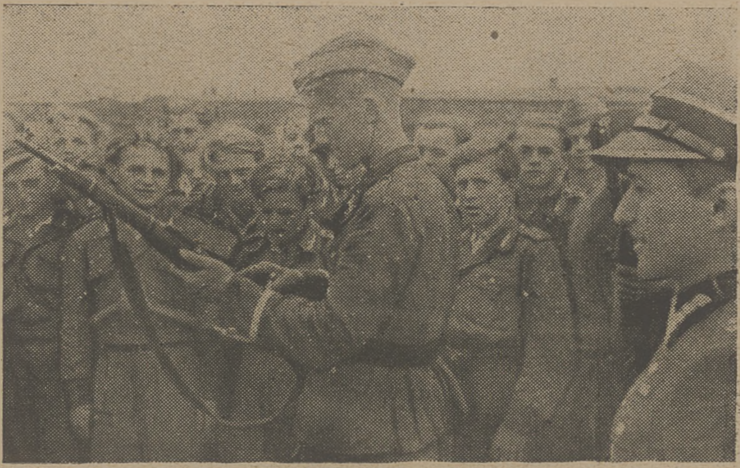
W Szczecinie Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych przystąpiło do pogłębiania kanałów i dróg wodnych i dlatego też utrzymuje się opinia, że odbudowa portu szczecińskiego znajduje się na jak najlepszej drodze.

* * *

Szereg towarzystw i organizacyj Wybrzeża posiada już od pewnego czasu własne jachtkluby. Obecnie przyszła kolej na kolejarzy, którzy po odremontowaniu wydobytych z dna Martwej Wisły jednostek, powołali do życia własny jachtklub działający pod hasłem „Każdy kolejarz — marynarzem" i... odwrotnie.

* * *

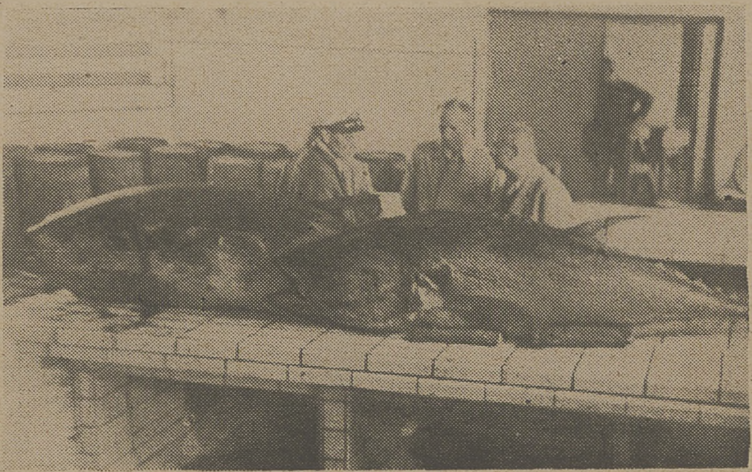
„Gdzie raki zimują?" — oto jest pytanie, na które już wkrótce znajdziemy odpowiedź. Jak nas informują niebawem rozpoczniemy eksport raków do Szwajcarii, która najprawdopodobniej podziela ogólne mniemanie, że na bezrybiu i rak ryba.



Na letnich obozach PRW młodzież nie tylko wypoczywała, lecz jednocześnie nabywała podstawowej wiedzy wojskowej pod kierunkiem fachowych instruktorów, którzy z niejednego pieca chleb jedli...



Wyżej wymienieni instruktorzy mogli mieć chleb oczywiście dzięki pracy rolników, którzy po żniwach zorganizowali symboliczną uroczystość dożynek.



Rybacy należą do rzędu tych, którzy nie sieją, nie orzą, a zbierają nieraz nawet bardzo obfite plony. Oto rzadkie okazy tuńczyków (nie mylić z Duńczykami) złowione na Morzu Północnym przez kutry „Dalmoru". Waga jednej ryby wynosi „tylko" 225 kg.

* * *

Młodzież pracująca Wybrzeża przystąpiła do czwartego etapu ogólnokrajowego wyścigu pracy. Nie ulega wątpliwości, że będzie to wyścig z przeszkodami. Wybrzeże ma być reprezentowane przez 6000 zawodników, którzy znajdują się w dobrej formie.

* * *

Podaj mi swoje nazwisko — a powiem ci jak się nazywasz — powiedział jeden z genialnych jasnowidzów, który mimo nadzwyczajnego swego talentu nie zdołał przewidzieć, że w tak krótkim czasie zalane ziemie Żuław staną się urodzajnym terenem pokrytym siecią dróg kolejowych. Wydział kolei wąskotorowych DOKP-Gdańsk uruchomił dalsze pociągi na Żuławach, usprawniając tym samym połączenie z tym terenem oraz komunikację miejscową.

* * *

„Jedz śledzie — a będziesz zdrów jak śledź" — hasło to bez wątpienia porwałoby wszystkich, gdyby wystarczająca ilość śledzi przypadała na głowę mieszkańca. Należy mieć nadzieję, że tak w istocie będzie gdyż w najbliższym czasie przewidziany jest import śledzi na większą skalę, a ponadto po sezonie ogórkowym nadchodzi obecnie sezon śledziowy, który rybołówstwo nasze zamierza w pełni wykorzystać.

* * *

Wydział Biologiczny Instytutu Rybołówstwa Morskiego w Sopocie przeprowadza próby z farbowaniem skór rybich. W wypadku gdyby próby te zostały uwieńczone pozytywnym rezultatem nie jest wykluczone, że ukażą się w sprzedaży łososie w pięknym deseniu kwiatów orchidei, co niewątpliwie wpłynie na większy popyt.

* * *

— Gościec przewlekły — jest to człowiek, który zbyt często, zbyt nudnie i zbyt długo korzysta z przywilejów gościa.

Nie można jednak tego powiedzieć o nadzwyczaj sympatycznej czeskiej wycieczce, która podczas swego trzydniowego pobytu na Wybrzeżu zwiedziła nasze porty i miejscowości nadmorskie.

Wizyta miłych gości jeszcze bardziej pogłębi wzajemne serdeczne stosunki.

bis.

7 - IX

ŚWIĘTO ODRODZONEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



„...Nie trwogą już, a dumą, radością zabiją serca na dźwięk motoru w przestworzach polskiego nieba. Z ufnością matka objaśni dzieciom, że to orły polskie, lotnicy nasi, krążą w błękicie, pełniąc straż pokoju...“

(Bolesław Bierut. Prezydent R. P.)

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 24

Gdynia, 1 — 15 września 1947 r.

Treść numeru:



Szczepaniuk, kmdr. ppor.

LOTNICTWO

MARYNARKI WOJENNEJ

Jednym z największych osiągnięć myśli politycznej demokratycznego Rządu Rzeczypospolitej jest odzyskanie pięćsetkilometrowego pasa wybrzeża morskiego, jako naszej granicy północnej. Jest on podstawą przyszłej potęgi gospodarczej Państwa Polskiego i dlatego musi być bacznie strzeżony przed drapieżnymi rękami naszych zachodnich sąsiadów, którzy jeszcze do dziś moralnie z niego nie zrezygnowali.

Obronę tego ważnego dla Państwa odcinka Rząd Rzeczypospolitej powierzył Marynarce Wojennej.

Doświadczenia ostatniej wojny wykazały, że żadna — nawet najsilniejsza — Marynarka nie wykona swych zadań o ile nie ma do swej dyspozycji odpowiednio wyszkolonego, związanego z nią organicznie Lotnictwa. Rozwój lotnictwa i jego środków walki w postaci torped, bomb zwykłych i głębinowych, specjalnych pocisków rakietowych, min itp. położył kres swobodnemu ruchowi jednostek nadwodnych i podwodnych, a nawet zagroził bezpiecznemu dotychczas ich schronieniu, bazom morskim.

Zdobycie doświadczenia, że tak jest istotnie, kosztowało bardzo drogo Narody Sprzymierzone i ich przeciwników w postaci strat wielu jednostek morskich, a wśród nich także dotychczasowych władców oceanów, okrętów liniowych.

Równocześnie działania wojenne nauczyły, że niewielka ilość średnich i małych okrętów, wspomagana przez lotnictwo może zapewnić nie tylko względne bezpieczeństwo własnych morskich dróg komunikacyjnych, floty handlowej oraz portów, ale także poważnie utrudnić ruch na szlakach morskich nieprzyjacielowi oraz zagrozić jego bazom.

Dlatego też konieczność posiadania przez Marynarkę Wojenną — obok jednostek nadwodnych i podwodnych — własnego lotnictwa stała się tak oczywistą, że nie wymaga wielu argumentów ani długich dowodzeń.

Prawda ta nie znalazła przed rokiem 1939 zrozumienia u czynników decydujących o obronie naszego szczupłego wówczas wybrzeża. W chwili wybuchu wojny Morski Dywizjon Lotniczy nie miał ani jednego bojowego samolotu mogącego się jako tako przeciwstawić samolotom niemieckim. — Lotnictwo wroga opanowało bezapelacyjnie powietrze nad zatoką, uniemożliwiając działania i tych niewielu jednostek morskich, które pozostały w kraju. Długie i kosztowne szkolenie załóg lotniczych poszło na marne, dając jedynie nieprzygotowane do tego zadania, zorganizowane naprędce oddziały piesze do obrony lądowej Helu.

Obecnie konieczność stworzenia silnego Lotnictwa Marynarki Wojennej spotyka się z najgłębszym zrozumieniem ze strony najwyższych czynników w Państwie, praca nad jego organizacją znajduje się w toku i wkrótce skrzydła Lotnictwa Morskiego okryją bezpiecznym pancerzem ważne punkty naszego Wybrzeża.

Najważniejszymi zadaniami Lotnictwa Marynarki Wojennej będzie:

Współdziałanie z jednostkami pływającymi Mar. Woj.,

Ubezpieczenie własnej żeglugi i floty handlowej,

Udział w obronie portów i baz morskich,

Zwalczanie lotnictwa, jednostek nadwodnych i podwodnych nieprzyjaciela.

Jeśli Lotnictwo Mar. Woj. ma te zadania wykonać, musi rozporządzać odpowiednią ilością rozmaitych typów samolotów oraz dobrze przygotowanymi i odpowiednio rozmieszczonymi lotniskami na Wybrzeżu. W skład jego muszą wchodzić samoloty myśliwskie, rozpoznawcze, bombowo - torpedowe oraz samoloty szkolne i ratunkowe.

Dywizjony samolotów myśliwskich objęłyby straż nad portami, zwalczanie lotnictwa nieprzyjacielskiego, ochronę floty i eskortę wypraw bombowych i torpedowych. Do nich należałoby również niedopuszczenie samolotów rozpoznawczych nieprzyjaciela nad nasze tereny.

Ponieważ jednak obrona w powietrzu nie daje pełnej gwarancji zahamowania penetracji samolotów nieprzyjacielskich nad bronionym terenem, działalność ich musi być uzupełniona przez O. P. L. naziemną.

Samoloty bombowe i torpedowe zwalczałyby jednostki nadwodne i podwodne przeciwnika, uniemożliwiając ruch na jego żywotnych szlakach komunikacyjnych. Musiałyby one działać i w dzień i w nocy, gdyż bez wątpienia nieprzyjaciel w celu zachowania tajemnicy, wszelkie ruchy i transporty, zwłaszcza na małe odległości, będzie się starał wykonać nocą.

Ich zadaniem byłoby również stawianie ochronnych zagród minowych.

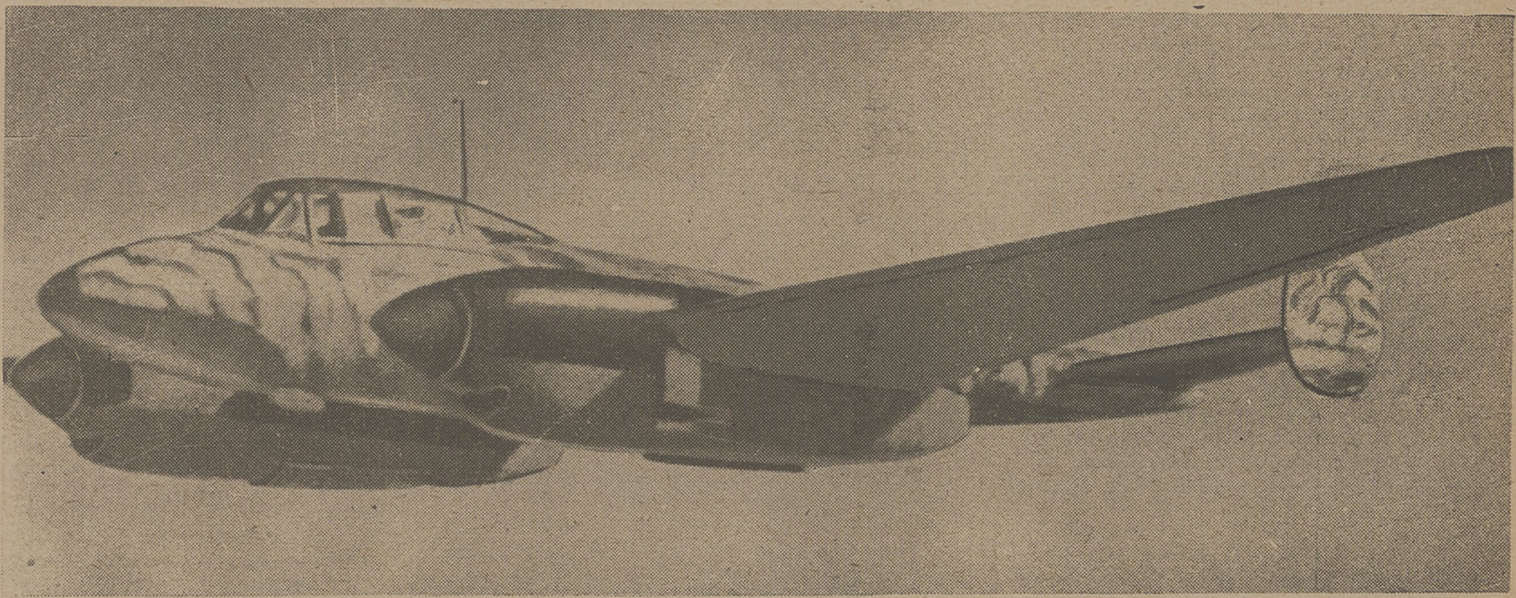
Samoloty rozpoznawcze objęłyby rolę oczu i uszu własnej floty i jednostek nabrzeżnych współpracujących z Marynarką Wojenną.

Te trzy rodzaje zadań mogą z powodzeniem wykonać samoloty lądowe obsługiwane przez odpowiednio wyszkolone i zżyte z morzem i Mar. Woj. załogi.

Szkolenie natomiast, zwłaszcza w swej początkowej fazie powinno odbywać się na wodnopłatowcach. One również służyłyby do celów specjalnych jak np. bezpośrednia łączność z jednostkami pływającymi, ratownictwo załóg uszkodzonych samolotów zmuszonych do wodowania na morzu itp.

Na małym akwenie Morza Bałtyckiego nie potrzebujemy lotniskowców tak jak nie trzeba nam okrętów liniowych. Zasięg dzisiejszych samolotów wystarczy w zupełności do wykonania wszelkich operacji na Bałtyku z baz znajdujących się na Wybrzeżu.

Naczelnym warunkiem by zadania, które ma wykonać Lotnictwo Mar. Woj., były wykonane należycie, — poza doskonałością sprzętu, jest dobre wyszkolenie i ideowe przygotowanie ludzi. Tych nam nie zabraknie. Wiele młodzieży chętnie poświęci swą pracę, a w razie potrzeby i życie dla obrony polskiego Bałtyku.



Kmdr por. S. Mieszkowski

ORP „Gryf"

(ze wspomnień wrześniowych)

Koncepcja budowy stawiacza min ORP „Gryf" wypłynęła w roku 1932. Zamówienia dokonano w roku 1934 we francuskiej prywatnej stoczni Augustin Normand w Le Havre, a ukończenie budowy nastąpiło dopiero w początkach r. 1938 t. j. prawie z dwuletnim opóźnieniem.

Okręt miał połączyć w sobie dwa cele — być stawiaczem zdolnym do szybkiego postawienia 300 min galwaniczno-uderzeniowych, a jednocześnie służyć jako okręt szkolny dla podchorążych Szk. Pchor. Mar. Woj.

Cel drugi technicznie został całkowicie osiągnięty — instalacje i wyposażenie okrętu dawały niezawodną gwarancję wspaniałego i wszechstronnego wyszkolenia nawigacyjnego zaokrętowanych na nim podchorążych.

Okręt co roku miał się udawać na dalekie wielomiesięczne podróże oceaniczne z drugim rocznikiem morskim wspomnianej szkoły.

Jego urządzenia były tak pomyślane, że uczniowie posiadali własny obszerny drugi pomost nawigacyjny z kompletnym najnowszym i całkowicie zelektryfikowanym wyposażeniem nawigacyjnym z logami, sondami, żyrokompasem, wykreślaczem kursu i repetytorami z którego prowadziło się całkowicie samodzielną i niezależną od właściwego prowadzenia okrętu nawigację szkolną. Z obszernych dwu międzypokładów można było na czas podróży szkolnej zdejmować z łatwością poczwórne tory minowe i w ten sposób uzyskiwało się dwa przestronne i luksusowe pomieszczenia na przeszło 100 podchorążych.

Uzbrojenie artyleryjskie okrętu odpowiadało sile dużego niszczyciela i składało się z 6 armat 120 mm Bofors'a wyposażonych w najnowocześniejszy naówczas system kierowania ogniem. Obrona pl. składała się z dwu dwulufowych automatycznych armat 40 mm Bofors chłodzonych cyrkulującą wodą oraz z czterech dwulufowych N.K.M. 13,2 mm. Instalację tę uzupełniały dwa bojowe reflektory 75 cm dalokomenderowane w podniesieniu i kierunku, dwa czterometrowe stereoskopowe dalmierze oraz poczwórny komplet wymienny trójskładnikowych fumatorów. Uzbrojenia torpedowego i bomb głębinowych okręt nie posiadał jako zbyt mało szybki i zwrotny albowiem napęd jego stanowiły dwa szwajcarskie motory Zulcer'a o mocy po 6 tys. KM co umożliwiało mu rozwinięcie stosunkowo skromne jak na okręt wojenny szybkości 20 w. wykluczając przy jego tonażu skuteczny atak torpedowy i przeciwpodwodny. Wreszcie potężne agregaty poruszały wytwarzaną energią elektryczną stery, windy, dźwigi, norie minowe, podnośniki amunicyjne, pompy chłodzące dział plotn. i wiele innych mechanizmów do elektrycznego ogrzewania okrętu włącznie.

Okręt posiadał zasięg umożliwiający mu więcej niż podróż dookoła świata bez uzupełniania paliwa.

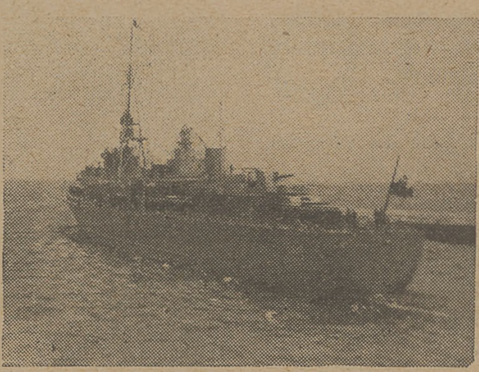
Niestety nie udało się ani jednemu rocznikowi odbyć transoceanicznej podróży na tym wspaniałym, zaiste, z punktu widzenia szkolnego, okręcie.

Na przeszkodzie stanęło widmo nadciągających brunatnych chmur na horyzoncie.

Koncepcja pierwsza — a więc jednak zasadnicza — bojowy cel istnienia okrętu — została pomyślana mniej wnikliwie i raczej zgoła niefortunnie.

Motorem i myślą przewodnią projektodawców była i tutaj zapewne chęć wyprowadzenia okrętu z cieśnin Bałtyku w odpowiedniej chwili.

Próba bojowa pierwszego dnia wojny wykazała, że przy stosunku 1 do 20 we flocie i 0 do X w lotnictwie — napastnik nie pozwoli nam, przynajmniej z „Gryfa", postawić pól minowych już po wybuchu działań wojennych.



Fakt ten winien przewidzieć ówczesny Szef K. M. W. i wywrzeć presję na odpowiednie czynniki, aby miny można było postawić w przededniu. Naczelne Dowództwo było tak „surowe" (żeby nie powiedzieć ignoranckie) w podobnych kwestiach, iż niezaprzeczenie sugestia najwyższego kompetentnego czynnika podziałałaby niewątpliwie skutecznie w momencie, gdy zaczęła się wyraźnie rwać rzekomo wygrana „wojna nerwów" i niczem nie zmącona pewność siebie generałów.

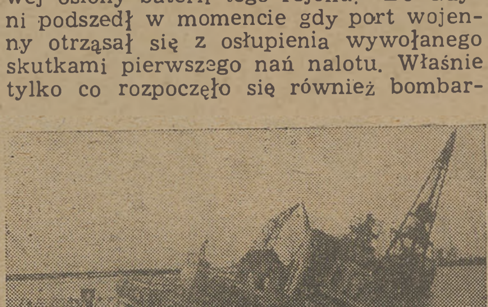
* * *

Krytyczny nalot na Puck i Westerplatte zastał ORP „Gryf" stojący na kotwicy w t. zw. Kuźnickiej Jamie z pełnym zapasem min i amunicji.

Tylko z lekka mglistemu świtowi należy przypisać za zasługę, że krążące w tym czasie nad Zatoką klucze myśliwców nie odnalazły go na samym wstępie walki. Jako dowód, że poszukiwania te były szczególnie intensywne, może posłużyć fakt, że jedna z takich trójek dopadłszy o godz. 0530 przebywający na patrolu, mniej więcej w środku Zatoki ORP „Generał Haller" nie otworzyła nań nawet ognia z broni pokładowej rozpoznawszy w nim inny cel niż ten którego w istocie pilnie poszukiwała.

Lotnictwo niemieckie odnalazło miejsce postoju „Gryfa" dopiero około godz. 10.00. Odtąd rozpoczęły się nieustanne wahadłowe naloty nadciągające bądź od Prus Wschodnich, bądź też z kierunku nadgranicznych baz pomorskich. „Gryf" za wszelką cenę chciał przetrwać do nocy aby spełnić swe główne zadanie, atakujący go przeciwnik wiedział, że powinien zniszczyć go zanim nastaną ciemności.

Około godz. 14.00 gdy naloty zgęstniały do maksimum krążący w północnej części Zatoki okręt postanowił podejść pod płytę Oksywską celem uzyskania dodatkowej osłony baterii tego rejonu. Do Gdyni podszedł w momencie gdy port wojenny otrząsał się z osłupienia wywołanego skutkami pierwszego nań nalotu. Właśnie tylko co rozpoczęło się również bombardowanie naszej głównej bazy przez osławiony „Schleswig-Holstein" stojący w Gdańsku. Ogień był rzadki i bardzo rozrzucony. Nikt nie zwracał nań specjalnej uwagi.



Wrak ORP „Gryf"

Główne zadanie dnia było zrozumiałe bez rozkazów dla wszystkich: — Ochraniać „Gryfa" aby przetrwał do nocy!

„Drobnoustroje" a więc „ptaszki" i „tramwaje" otoczyły teraz rojem pokaźne pudło minowca który otrzymał rozkaz przejścia na Hel gdzie były składy jego min i skąd miał bliższą bazę operacyjną do działań upragnionej nocy.

W drodze nastąpił największy nalot tego dnia. Wywiązała się bitwa lotniczo-morska jedyna zresztą z bitew stoczonych w wojnie 1939 r. na Bałtyku.

Stronę polską stanowiła grupa przednia składająca się z ORP „Wicher" i trałowca ORP „Jaskółka" oraz gros z „Gryfem" pięcioma dalszymi trałowcami i dwoma kanonierkami. Na zespół atakujący składały się 3 grupy lotnicze nalatujące nań lotem nurkowym w bardzo krótkich kolejnych odstępach. Liczba atakujących wynosiła około 60. Zdawaliśmy sobie sprawę, że wybuch obładowanego minami „Gryfa" zniszczy nas wszystkich. Wynik walki był stosunkowo dla nas korzystny „Gryf" jednak spłynął obficie krwią, a co najgorsze doznał takich uszkodzeń, że nie mogło być mowy o ewentualnym nocnym wyjściu na postawienie jego min. Udało się to kilkakrotnie w ciągu trwania nierównej walki mniejszym „ptaszkom" minującym nasze przybrzeżne wody dosłownie między kilkakrotnie większymi od nich okrętami „Kriegsmarine".

Po dobrnięciu do Helu uszkodzony okręt został wyniesiony z wody wypornością doku lecz w tym stanie przedstawiał sobą zbyt pokaźny i z Gdańska już widoczny cel. Dok trzeba było zatopić ponownie pozostawiając w nim uszkodzony i unieruchomiony okręt.

W nocy z 1 na 2 września „Gryf" nieustannie ział ogniem swych czterdziestek i NKM.ów przyczyniając się wydajnie do strat lotniczych poniesionych tej nocy przez napastnika. Sami Niemcy przyznali się później do straty 12 samolotów w tym okresie.

O świcie dnia 2. 9. zaatakowały półwysep prawie od strony cypla dwa niszczyciele. Skutecznie dosięgnęła ich bateria 152,4 im. Laskowskiego, ale również artyleria „Gryfa" pracowicie dopomagała zbożnemu dziełu utopienia jednego, a ciężkiego uszkodzenia drugiego.

Po odparciu jeszcze szeregu nalotów, krytycznym dla „Gryfa" stał się dzień 3. 9. Od strony słońca i na niewielkiej wysokości nadleciały trzy klucze wyjątkowo celnych „Stukasów" którym udało się w jednym nalocie zatopić ORP „Wicher", kanonierkę „Gen. Haller" oraz podziurawić niebezpiecznie dok wraz z „Gryfem" przy czym okręt zapalił się, a płomienie ogarnęły zbiorniki ropowe. Mimo min znajdujących się we wnętrzu płonącego okrętu załoga robiła najofiarniejsze wysiłki aby pożar ugasić. Były one jednak bezskuteczne. Okręt palił się przez dwie doby wywołując swym widokiem bolesne uczucia w marynarskiej braci obrońców półwyspu. Udało się jednak niemałym wysiłkiem zdjąć częściowo już spod wody 2 działa 120 mm. przy czym jedno z nich dwulufowe. Działa te zostały natychmiast osadzone do betonowych podłoży jako dodatkowe baterie nadbrzeżne.

* * *

Kto z nas już teraz po wojnie okrążał zatokę drogą kolejową lub automobilową udając się z Gdyni na Hel spostrzegł zapewne na kosie płycizny Depka na dwie części rozpołowiony wrak wojennego okrętu.

Sylwetka ta to szczątki naszego „Gryfa" wyciągniętego z portu wojennego Hel na tamto nieuczęszczane miejsce.

(dokończenie na str. 15)

Kapitulacja Włoch

Zdobycie Tunisu i pośpieszna ucieczka Niemców i Włochów z Afryki Północnej pod naporem armii alianckich przesądziły automatycznie sprawę faszystowskiej Italii. Główne bazy brytyjskie na Malcie, dotychczas zagrożone, mogły w nowym układzie sił prowadzić swą normalną pracę. Kiedy w okresie między 15 maja, a 9 lipca na tym teatrze zapanował w działaniach lądowych względny spokój, wiadomym było, że to cisza przed burzą. Wybuch nastąpił w dniu 10 lipca 1943 roku. Nocą 3.266 statków przewiozło na Sycylię w nadzwyczaj niesprzyjających warunkach atmosferycznych i nawigacyjnych 160 tysięcy żołnierzy, 1.008 dział różnego kalibru i 600 czołgów, natychmiast użytych do walki w pierwszym rzucie. Niemcy i Włosi kontratakowali wszystkimi siłami, by przeszkodzić dalszym desantom, lecz pod naporem atakujących armii gen. Alexandra musieli się wycofać. Trzydzieści trzy dni trwały walki i 13 sierpnia Sycylia padła. Wzięto do niewoli około 100 tysięcy Niemców i Włochów, 12 tysięcy poległo, zdobyto lub zniszczono 267 samolotów i 188 czołgów. Straty własne atakujących wyniosły około 25 tysięcy zabitych i rannych.

Stale wzrastające nasilenie zamieszek w kraju, ciągłe wielkie naloty nękające na ośrodki przemysłowe i linie komunikacyjne zwiększały tylko anarchię, to też jasnym było dla Niemców, że wcześniej czy później Włochy zechcą skapitulować. Zawczasu więc opracowano plan okupacji Włoch. Kiedy Badoglio przeprowadził zamach i uwięziono Mussoliniego, Kesselring wzmocnił czujność.

W nocy z 8 na 9 września 5 armia amerykańska ląduje pod Salerno w Zatoce Neapolitańskiej pod silnym wsparciem artylerii okrętowej. Jest to największa akcja artyleryjska floty w ostatniej wojnie.

Włochy przyjmują warunki aliantów, a równocześnie Badoglio wydaje rozkaz kapitulacji armii. Dziewięć dywizji złożyło broń na odcinku angloamerykańskim, dziesięć poddało się partyzantom jugosłowiańskim, gros jednak armii włoskiej Niemcy rozbroili. Czterdzieści trzy dywizje doborowego żołnierza powędrowały do obozów, a Niemcy rozpoczęli znany na terenie całej Europy terror. Dolało to oliwy do ognia, zwiększyły się zamieszki, ludność cywilna coraz częściej chwyta za broń. Równocześnie zaś Niemcy cofają się.

W dniach 10 — 17 września poddaje się aliantom jądro włoskiej floty wojennej w składzie 6 okrętów liniowych, 8 krążowników, 27 niszczycieli, 12 torpedowców, 6 korwet, 19 okrętów podwodnych i cały szereg jednostek handlowych. Jest to najpoważniejszym zyskiem w operacji włoskiej, pozwala bowiem, wobec skasowania groźby floty włoskiej na morzu Śródziemnym, na wycofanie pewnej ilości własnych jednostek do walk na Dalekim Wschodzie.



„Czy Italia mogłaby być zwyciężona? — Nie". woła propagandowy plakat faszystowskich Włoch.



Szeregi jeńców włoskich wziętych na Sycylii, wyraźnie przeczą treści plakatu.

W operacji na półwysep Apeniński brały udział trzy grupy floty brytyjskiej i amerykańskiej pod dowództwem admirała Cunninghama w następującym składzie: grupa południowa w składzie 4 krążowników, 28 niszczycieli, 9 poławiaczy min floty i 15 poławiaczy klasy „Yard", pod dowództwem kontradmirała Halla, grupa północna w składzie 3 krążowników, 19 niszczycieli, 2 monitorów, 15 poławiaczy min floty i 25 mniejszych jednostek, pod dowództwem kontradmirała Connolly. Specjalną grupę stanowiło 10 jednostek obrony podwodnej.

Trzecią grupą w składzie 4 krążowników, 5 lotniskowców i 9 niszczycieli z OORP „Ślązak" i „Krakowiak" na czele, dowodził kontradmirał Viane.

Siły „H" — jądro bojowe floty, stanowiły liniowce „Nelson", „Rodney", „Warspite", „Valliant", „King Georg V", „Hove", lotniskowce „Illustrious" i „Formidable", krążowniki „Aurora", „Penelope", „Sirius", oraz „Dido". Grupą tą dowodził viceadmirał Willis.

Straty marynarki włoskiej od 15 maja do chwili kapitulacji wyniosły 1 pancernik „Roma", lotniskowiec „Giul Germanico", lekkie krążowniki „Bari" i „Germanico" oraz 13 niszczycieli.

Kapitulacja pierwszego z europejskich państw osi w konsekwencji pogorszyła sytuację Niemiec, czyniąc dalszą walkę we Włoszech beznadziejną. Dało to aliantom możność przygotowania się do lądowania w Normandii.

St. Woliński, ppor.

SKRZYDŁA NAD BAŁTYKIEM



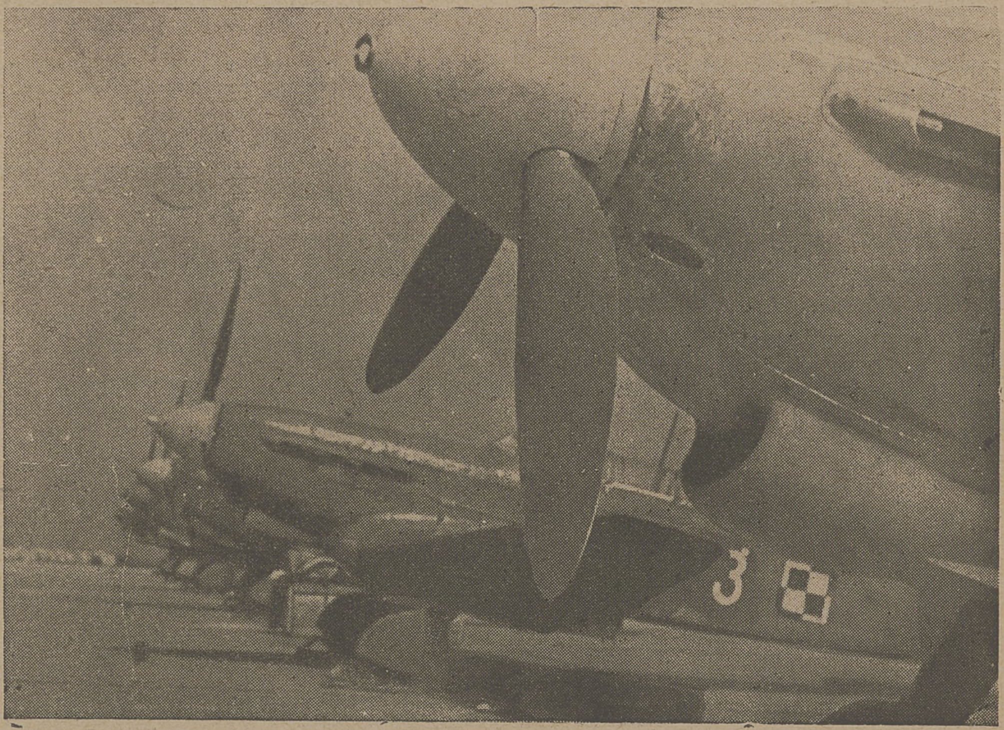
Przed startem

Lotnictwo lądowe odegrało w ostatniej wojnie niemal decydującą rolę i to nie tylko w walkach ziemnych, ale i w zmaganiach na morzu. Doświadczenia wojenne wykazały, że samolot może być z powodzeniem użyty do akcji nad obszarami morskimi. Nie wodnopłatowce i latające łódki lecz właśnie samoloty lądowe (bombowe i torpedowe) rozstrzygnęły wiele bitew morskich zatapiając różne jednostki morskie do okrętów liniowych włącznie. Młode nasze lotnictwo morskie wbrew przedwojennej zasadzie opiera się głównie na samolotach lądowych, a wodnopłatowce wykorzystuje raczej do szkolenia i służby ratowniczo - łącznikowej. Lotnictwo morskie jednak, jak wykazała ostatnia wojna, tylko w małym stopniu rozwiązuje problem obrony wybrzeża i współdziałania z flotą. Dla wykonania tych rozległych zadań konieczne jest wprowadzenie do akcji lotnictwa lądowego, i to zarówno bombowego jak i myśliwskiego.

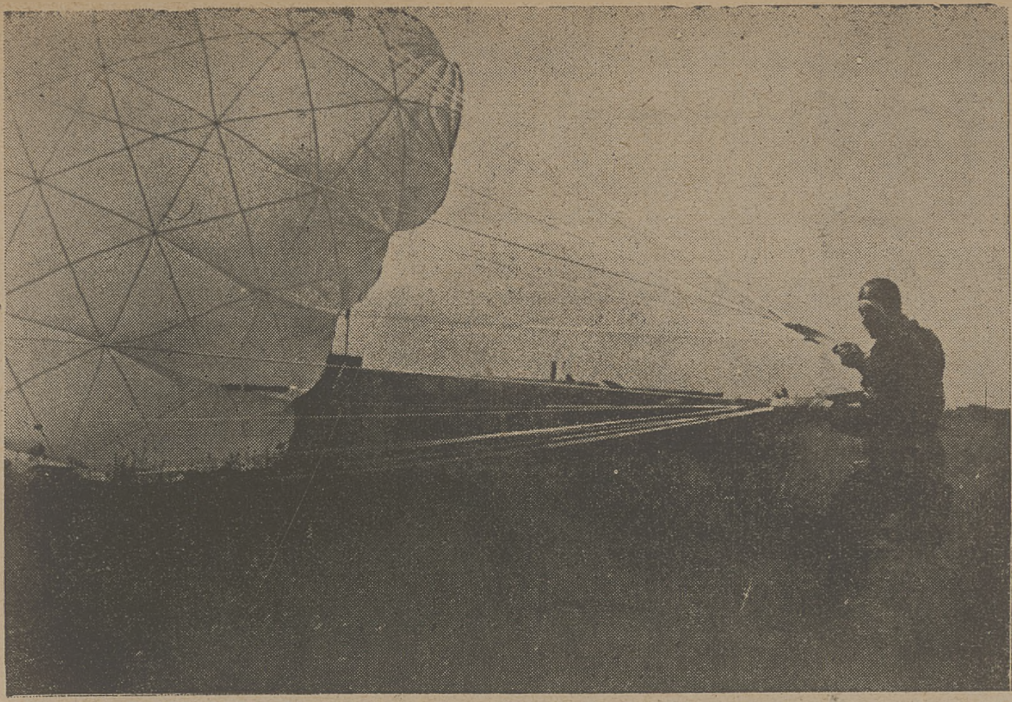
Posiadanie 500 kilometrowego wybrzeża stawia przed naszą Marynarką Wojenną i Lotnictwem Morskim trudne i odpowiedzialne zadanie obrony tego szerokiego dostępu do morza. Współdziałanie lotnictwa lądowego zwiększa w dużym stopniu bezpieczeństwo naszego Wybrzeża. Morze Bałtyckie stanowiące w wypadku wojny obszar operacyjny dla naszych Sił Obrony Wybrzeża, jest stosunkowo niewielkie, zarówno jeśli chodzi o powierzchnię ogólną, jak i odległości krańcowych punktów. Każdy nowoczesny samolot lądowy, nawet jednomotorowy myśliwiec może z powodzeniem pokryć każdą odległość na Morzu Bałtyckim bez lądowania. Daje to naszemu lotnictwu możność kontrolowania całego obszaru morskiego leżącego przed naszym brzegiem. Moment ten stanowi podstawę obrony naszego wybrzeża morskiego.

Chcąc z bliska przyjrzeć się jak nasze lotnictwo lądowe przygotowuje się do zabezpieczenia i obrony wybrzeża, wybieramy się do jednej z jego baz.

Na obszernym betonowym polu przed hangarami stoją bojowe maszyny, wyciągnięte w równe długie szeregi, czekając na swoją startową kolejkę. Nieco w tyle tuż pod olbrzymimi wrotami hangaru stoją samoloty szkolne i łącznikowe - jednopłatowe i dwupłatowe. Obszerne lotnisko ciągnie się wśród niewielkich wzgórz, a szeroka, betonowa ścieżka startowa urywa się tuż nad brzegiem morza. Dwa samoloty myśliwskie kołujące z głębi lotniska na pole wzlotowe, przytrzymywane przez mechaników ustawiają się właśnie na starcie. Potężny ryk motorów i dwa myśliwce nabrawszy rozpędu, niemal jednocześnie



Samoloty myśliwskie na polu wzlotowym



Lądowanie ze spadochronem

podrywają się w powietrze, tuż nad brzegiem, by po chwili już z szybkością 600 km szybować nad falami Bałtyku.

Akcja wyszkoleniowa znajduje się w pełni.

Młodzi oficerowie-piloci odbywają dzień w dzień loty ćwiczebne i ugruntowują swoje wyszkolenie teoretyczne nabyte w Oficerskiej Szkole Lotnictwa. Przed nimi stanęło teraz nowe zadanie: poznanie nowego odmiennego terenu jakim jest wybrzeże i morze oraz nabywanie wprawy w umiejętności rozpoznawania jednostek floty morskiej.

Służba lotnika z bliska nie wygląda tak lirycznie jakby się to mogło na pozór wydawać. Wyszkolenie bojowe oparte głównie na lotach ćwiczebnych o każdej porze dnia i o każdej pogodzie wymaga od nich nie tylko wybitnych umiejętności i opanowania arkanów sztuki pilotażu morskiego, lecz także dużej wytrzymałości i silnej woli. Częste sztormy, silne wiatry i mgły stanowią nie lada trudność, a czasem wręcz poważne niebezpieczeństwo. Samolot myśliwski posiadający dużą szybkość i ciężki motor, lecz małą powierzchnię nośną, jest w razie katastrofy ponad morzem narażony na zatonięcie, dlatego też lotnicy muszą przejść specjalne przeszkolenie ratowniczo-morskie. Każdy z nich zostaje wyposażony na czas lotu w składaną łódź gumową służącą w razie przymusowego lądowania na morzu do utrzymania lotnika na powierzchni wody.

Wszystkie te warianty wyszkolenia piloci mający już niejednokrotnie poza sobą walki na froncie, muszą dokładnie i wielokrotnie przećwiczyć, a jeśli się weźmie pod uwagę, że dla praktycznego wyszkolenia pilot lądowy musi przejść co najmniej 32 ćwiczenia bojowe od akrobacji począwszy a na ślepym locie skończywszy, możemy wyrobić sobie dostateczne pojęcie o trudnej pracy wyszkoleniowej lotnika obrony Wybrzeża.

Niemniej trudne zadanie, a jeszcze bardziej odpowiedzialne, spoczywa na personelu technicznym. Samolot myśliwski zmuszony do przymusowego lądowania na lądzie ma jeszcze szanse na uratowania się, ale jeśli to ma miejsce nad morzem to szanse te spadają do nikłego procentu. Wymaga to od mechaników wprost nieomylności i gwarancji w przygotowaniu samolotu do lotu. Każdy najmniejszy mechanizm i przyrząd musi być dokładnie przejrzany i sprawdzony. Samolot stający na start do lotu nad morzem musi posiadać 100% sprawności i zdolności nawigacyjnych.

Aby podnieść stopień wyszkolenia technicznego mechaników inżynierowie jednostki prowadzą uzupełniające kursy dla mniej doświadczonych. W dużej sali wykładowej wypełnionej przekrojami motorów, części samolotowych i wykresami, mechanicy zgłębiają tajniki swej służby.

W innej sali napotykamy na rozpostarty na długim stole spadochron. Odbywa się właśnie jego sprawdzanie i przekładanie. Duże niebezpieczeństwo lotów nad morzem wymaga od każdego lotnika doskonałej umiejętności posługiwania się spadochronem.

Szef służby spadochronowej zorganizował ochotniczy kurs, który cieszy się olbrzymim powodzeniem nie tylko u personelu latającego, ale także mechanicznego i służb pomocniczych. Podobno nawet kucharz pułkowy wykazuje ambicje spadochroniarskie.

Na tym nie kończy się jednak wyszkolenie w jednostce lotniczej. Wiadomo, że rolę nerwów gra w lotnictwie łączność. Duża, doskonale wyposażona stacja radiowa dowodzenia o zasięgu kilkuset kilometrów utrzymuje stały kontakt z samolotami znajdującymi się w powietrzu.

Wszechstronne szkolenie lotników w służbie morza rozszerza zakres ich wiadomości, przygotowuje do wszelkich warunków walki, i tym samym podnosi w znakomity sposób ich wartość bojową.



Mechanik przy sprawdzaniu silnika

Wojna przyszła dziwnymi drogami



BR. DZIMICZ

(Fragmenty z pamiętnika: „Hel walczy nadal"...).

Hel jest niewielkim skrawkiem ziemi, tym „krowim ogonem" Rzeczypospolitej, jak mawiają Kaszuby. Ale w roku 1939 w pierwszych dniach października, wójt jastarnieński był najwyższą władzą administracyjną w kraju. Dawno już przecież ucichł ponaglany szum motorów na szosie zaleszczyckiej, padły zgnębione stolica i Modlin, tylko, hen gdzieś w zaroślach nadbużańskich szamotały się niedobitki bezdomnego wojska... i trzymał się Hel.

Wojna przyszła ku niemu dziwnymi drogami.

Gdy minęło gmatwane przez ówczesną władzę lato przedwojnia, gdy ludzie o jaśniejszym umyśle już wyczuwali na pewno że sfory hitlerowskie czekają tylko na puszczenie smyczy, aby rzucić się na Polskę, na tę słowiańską Polskę, bo ta inna — herbowa, zwykła do zmiany panów, nie była brana w rachubę, nawet na Hel przysyłano urobionych zapowiadaczy. Głosili oni, prawie w przeddzień, że wojny nie będzie, że Niemcom zależy na silnej Polsce, aby mieć zaporę przeciwko niezbadanym odruchom ZSRR. Że z czasem, gdy Niemcy oszczędzając nas w nagrodę za przyjazną obojętność podczas rozrachunków zachodnioeuropejskich, zgniotą niezrównaną przewagą swej techniki republiki radzieckie, będziemy mieli od wschodu spokój na zawsze...

W głowach tych ludzi nie mieściło się, że może to być spokój naszych własnych mogił. Ci, od roku 1934, gdy prowodyrom sanacji wypsnął się slogan „Raczej z Niemcami", nie rumieniąc się, krzewili germanofilstwo, oczywiście na tle nieprzytomnych dążeń do faszyzacji Europy.



Że na szerszą skalę organizacja tej propagandy była niewiele warta, świadczyło to, że prawie jednocześnie przylatywał do Rumii i stamtąd samochodami i motorówkami osiągał Hel inny mówca, z rodzaju histerycznych „hojraków" w mundurze lotnika. Prawił on o niemieckich czołgach z blachy, o niezrównanych zaletach naszego doświadczenia w wojnie ruchomej. Ostygł trochę, gdy mu powiedzieliśmy, że czołgów takich lub bardziej ciężkich prawdopodobnie na Hel nie puścimy, a wojny ruchomej w jego pojęciu na półwyspie na pewno prowadzić nie będziemy. A całkiem był speszony po przekonaniu się, że ta jego wizja wojny ruchomej pozostawiła u słuchaczy wrażenie, że w razie czego Hel będzie zdany własnemu losowi.

Ostatecznie wbrew woli i dzięki przypadkowemu wysłowieniu się okazał się jasnowidzem.

— — — — — — — — —

Jasny, cichy poranek pierwszego dnia wonnej helskiej jesieni. Przybrzeżna morka nie narusza gładzizny morza. Dochodzi szósta. Odzywa się przeciągle telefon. Z centrali meldunkowej wiadomość: „Nalot na Puck. Przed koszarami zabity dowódca Morskiego Dyonu Lotniczego komandor por. Szystowski. Kilku rannych..."

Zaczęło się. Jesteśmy własnowolnie od kilku dni w wachcie bojowej, a więc gotowi do odpierania niespodzianek. Po Pucku zaskoczenia nie będzie...

Szybko krążą myśli: czy rzeczywiście gotowi, a gdzie działka przeciwpancerne tak obiecywane do nowych bunkrów, ziejących pustymi przeziernikami, gdzie własna wyszkolona rezerwa, zamiast portowych robotników Gdyni, zdezorientowanych niespodziewaną dla nich mobilizacją jako reklamowanych, czy niemrawy sztab obrony morskiej zagrodzi ujście Kanału w Nowym Nurcie, przejście mielizn Deptki, port Władysławowo? Chyba nie.

A to wszystko takie ważne dla Helu...

Ale dlaczego nie ma żadnych wiadomości ze Sztabu Floty, bo przecież meldunek z Pucka to tylko sprawność punktów obserwacyjnych. Połączyć z Flotą. Odpowiada Szef Sztabu: „Tak, wiemy o Pucku. Ale musimy czekać, bo może to być tylko prowokacja gdańszczan. Nawet jeśli parę bomb spadnie na Was lub na nas, zaczekamy na Warszawę..."

Ten człowiek, przykładny uczeń Świrskiego, miał ślepą wiarę, albo pstro w głowie. A Świrski wpadł do Polski z dnieprowskiej watahy atamana Skoropadskiego, gdy Wiluś Suchoręki przestał na nią łożyć z kajzerowskiej kasety. Był więc z grona ojców duchownych U.P.A. i kształtował umysły swych naśladowców według zaskorupiałych zasad światopoglądu, wywiezionego ze służby carskiej.

Dopiero gdzieś około godziny 10-ej centrala Dowództwa Floty nadała słynną odezwę: „Wróg w kilku miejscach przekroczył granicę Rzeczypospolitej...", w chwili gdy już obrywał port wojenny na Oksywiu, myśmy musieli czekać na wizytę „Kondorów" aż do godz. 14-ej. Spotkaliśmy

byłych gnębicieli wolnej Hiszpanii z całą naładowaną zawziętością. Wkrótce gdy cekaemiści na zbudowanych gniazdach bocianich przy wierzchołkach drzew przekonali się, że kule ich odpryskują od pancerza nurkujących „Kondorów", wytrawni, osmagani wiatrami Bałtyku chłopcy morza mieli łzy w oczach. „Co my tym SS-om zrobimy?"! bo lud polski już dawno połączył dwa słowa na S w zwartą całość i dobrze rozumiał co te litery mogą znaczyć.

Uspokoili się jednak wtedy, gdy nadeszła wiadomość, że jeden samolot, zestrzelony przez baterię 75-tek spadł do morza w odległości jakiejś mili, a drugi rymnął się na lasze piaszczystej pod Szwedzką Górką.

3-go września o 6-ej rano rozgorzała walka morska. Było to coś nowego. Do nalotów już byliśmy przyzwyczajeni obyci z bombami lotniczymi, nawet zapalającymi, używanymi w nocy. Na szczęście był to jakiś marny gatunek, jak potem twierdzili jeńcy niemieccy, pochodzący z mobów czeskich, a więc może z inwencji francuskiej. Na 212 bombek, powstawało 16 pożarów leśnych, z których 13 wygasało samo przez się a z resztą dawał sobie radę komendant plutonu straży ogniowej. Ratował nas podmokły grunt Helu i może zbyt wielka przenikliwość tych bombek, przewidzianych raczej do rażenia twardych powierzchni.

Ta pierwsza walka morska Helu, w której brali udział „Wicher" i „Gryf", a także bateria cyplowa nie skończyła się sławnie dla niszczycieli niemieckich typu „Leberecht Maas". Zepsuli powietrze zasłoną dymową i usunęli się w kierunku Pilawy, obecnie Bałtijska. Dopiero znacznie później, z niemieckich wydawnictw o bitwie pod Narvikiem, dowiedzieliśmy się, że biorące w niej udział niszczyciele otrzymały pierwszy chrzest bojowy pod Helem, że stracili jedną jednostkę i że na innych byli zabici i ranni.

Wyobrażaliśmy sobie wściekłość Niemców za niesłychaną bezczelność tego Helu i stale spodziewaliśmy się o zmroku lub o świcie operacji desantowych. Jednakże zemsta niemiecka tylko przyleciała, o godz. 14-ej rozpoczęło się dzikie bombardowanie portu wojennego na Helu. Znajdujące się tam, pozbawione swej największej zalety taktycznej — ruchu, niszczyciel „Wicher" i minowiec „Gryf", razem z bateriami helskimi walczyły dzielnie, ale trwające do godziny 19-ej naloty nurkujących bombowców zmogły oba okręty. Wtedy w porcie od rozlanej ropy powstał pierwszy większy pożar, który jednak przed zmrokiem został ugaszony, aby nie mógł służyć za cel dla nocnego strzelania.

Westerplatte jeszcze się pięknie trzymało, gnębione artylerią pancernika „Schleswig Holstein". Nasza najdonośniejsza bateria niestety nie mogła mu zaszkodzić. Sięgała ona w Gdańsku tylko do strefy wolnocłowej Nowego Nurtu, a on wpuszczony trzy dni przed wojną przez otumaniony Rząd Polski do kanału, przycumował się 700 metrów za Westerplatte przy Starej Baszcie na Wisłoujściu i stamtąd operował bezkarnie. Lotnictwa nie mieliśmy, ani lotników.

Na Kępie Oksywskiej powstawały pożary, paliły się drewniane domy, Mechlinek, Osłanina, Mrzezina. Męczyła się Reda.

Do dnia 4-go września mieliśmy jeszcze łączność z Warszawą, ale gdy w tym dniu pod Częstochową wpadł w ręce wroga sztab armii gen. Gąsiorowskiego z całą kancelarią tajną i szyframi skończyła się zabawa, gdyż i tak na każde nasze zapotrzebowanie, n. p. zbombardowanie „Schleswig Holsteina" przez lotników, otrzymywaliśmy stereotypową odpowiedź „Wasz numer... nieaktualny". Na szczęście okazało się potem, że z całego Kierownictwa Marynarki Wojennej, które wywiało do Pińska, a następnie do dzielnych Rumunów, pozostał w Warszawie kapitan łączności Popowicz, który przypadkowo przechował tak zwany szyfr okrętowy. Mieliśmy go na Helu i służył on nam do komunikacji z dowództwem obrony stolicy aż do jej upadku.



Jeszcze z okresu pokojowego w czasie manewrów wiedzieliśmy, że najlepszym wywiadem jest wywiad rybacki. Wkrótce na Helu było już wiadomo, że głównodowodzący operacją niemiecki generał Kaupisch znajduje się w Sopocie w domu gry, natomiast jeden z dowódców dywizji operujących od północy mieści się ze sztabem raz w zamku Rzucewskim, raz w cegielni pod Puckiem. Po skończonej pierwszej rundzie wojny wiadomości te potwierdziły się całkowicie.

Dowódca Obrony Helu zwrócił się do Dowódcy Floty jako swego przełożonego, czy może rozkazać ostrzelanie Sopotu i Rzucewa, na co otrzymał raczej niesamowitą odpowiedź: „nie, ponieważ nie mam zamiaru nadawać wojnie pozorów polsko-kaszubskich..." Rozkaz jest rozkazem, skłoniliśmy głowy.

Desantu nadal nie było. A gładzizna morza wprost prowokująca. Jak teraz zdajemy sobie sprawę, już pod Helem działała teoria uchronienia od strat floty niemieckiej dla przewidywanej akcji w Anglii, poza tym feldmarszałkowie tak wyraźnie obiecali swemu prowodyrowi, że wszystkie porty świata będą brać od lądu, nawet jeśliby trzeba było użyć spadochroniarzy, W tych zapowiedziach wyczuwało się pewną nutę lekceważenia marynarki, a przejaśniło im się w głowach dopiero po walkach afrykańskich, a szczególnie po bitwie o Atlantyk i wielkich zmaganiach na Pacyfiku.

Aczkolwiek straciliśmy już najpoważniejsze jednostki nawodne, nastrój na Helu był wspaniały. Pozostawały jeszcze gdzieś na nieuchwytnych sektorach Bałtyku okręty podwodne, były jeszcze minowce, które teraz zwiemy trałowcami, istniało jakieś głębokie uczucie, że Hel jest tylko pierwszą rundą wielkiego starcia się ludów, pierwszą gdyż wszystkie poprzednie napady Hitlera były raczej defiladą wśród ogłupianych lub zaprzedanych faszyzmowi europejczyków. Dopiero tu zaczął krwawić, i coraz więcej. Dopiero upust krwi pod Stalingradem zwalił bestię z nóg, a pędzenie do Berlina dokonało reszty.

Na Helu we wrześniu wiedzieliśmy, że znikąd pomocy oczekiwać nie możemy, ze względu na politykę rządu nawet nie mamy prawa. Ale Hel był zawsze w zasięgu „wiatru od morza", a wiatr wieje ze wszystkich stron świata, może powiać i od wschodu. I ten wiatr będzie pomyślnym, jeśli nawet pierwszą rundę na tym Helu przegramy.

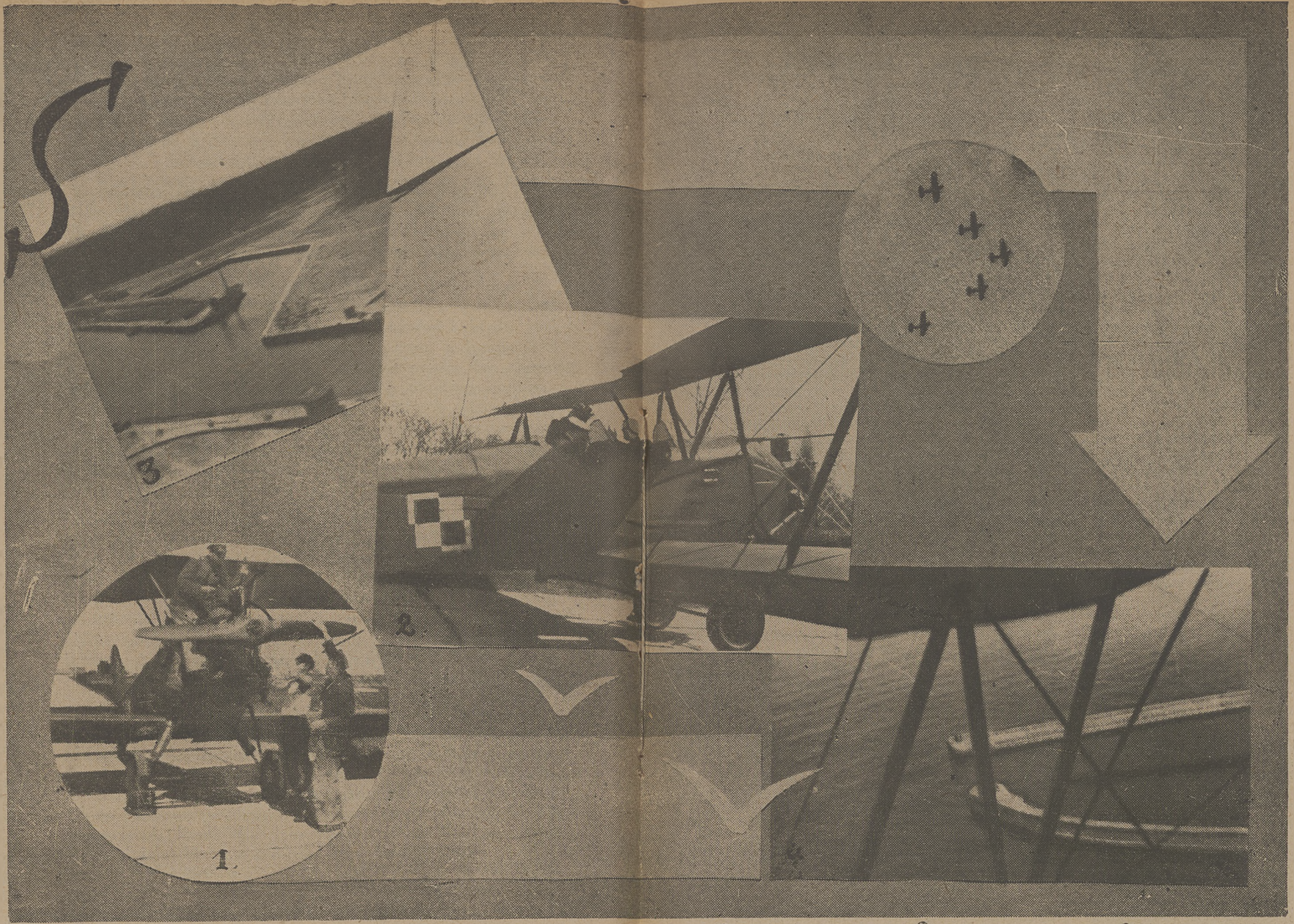
Powietrzny REJS

— „Start! — czerwona chorągiewka oficera startowego opadła łagodnym łukiem w dół.

Zgrabny, smukły samolot zadygotał silniej, mocniej zawyło kilkaset koni mechanicznych skłębionych zda się w ciasnym silniku. Rozpędzone śmigło zachłysnęło się nagle powietrzem, zwiększając swe obroty.

Z kabiny pilota wysunęła się na krótki moment ręka. Znak odlotu. Niepozorny ruch przy regulatorze i rozdygotana maszyna zrywa się z miejsca. Pęd powietrza bije teraz ostro w twarz i chociaż mam przed sobą dość szerokie plecy pilota i celuloidowy daszek, silny wiatr wyciska łzy z oczu.

Jeszcze kilka lekkich podskoków i nasz „stalowy rumak" podrywa się do góry. Widzę, że drążek sterowy pod naciskiem wprawnej „pilockiej" ręki położył się do tyłu, a nogi oparte na orczykach przechyliły się mocno w bok. Jednocześnie nieomal poczułem jak mi coś podchodzi pod gardło. Podobnie jak na pokładzie rozhuśtanego okrętu. Ale obeszło się „na sucho". W silnym skręcie samolot wywindował się wysoko i teraz już szybowaliśmy swobodnie w powietrzu. Spojrzałem w dół.



Pod nami leży, błyszcząca tafla wąskiej Zatoki Puckiej. Jasne promienie południowego słońca przenikają do samego dna. Lekka bryza zsuwa pieniące się garby ku niskiemu piaszczystemu brzegowi.

Jest to jeden z treningowych lotów naszych lotników morskich. Przybyli oni do Marynarki z głębi lądu, to też muszą dobrze zapoznać się z nowym dla nich terenem. Pilot, który mnie „wiezie" posiada jednak już wiele doświadczenia i jest „oblatany" w dosłownym tego słowa znaczeniu. Robimy kilka obszernych wolt nad głównym lotniskiem Marynarki.

Widać dokładnie jak w dole ze ścieżki startowej machają do nas rękami mechanicy wyciągający z hangaru nową maszynę na start. Równe, biegnące prosto betonowe ścieżki i obszerniejsze pola wzlotowe lotniska wyglądają z góry jak stadion sportowy. Od powierzchni jego oderwał się po chwili lekki samolot wywiadowczy i biorąc kurs na północ „poleciał na zadanie".

Lecimy teraz na zachód. Windujemy się na większą wysokość by zejść po kilku minutach lotu nad Władysławowo.

Niewielki, rybacki port zatłoczony jest kutrami i łodziami wszelkiego rodzaju. W ostrej pice przelatujemy tuż nad basenem. Robimy zdjęcie. Dostrzegam kilka kutrów duńskich.

Znów „jedziemy w górę". Jesteśmy na pułapie 2000 m. — informuje mnie pilot. Rzeczywiście czuję, że „mrówki mi chodzą" po plecach. Jeszcze kilka razy schodzimy w dół. Nad portem w Łebie, nad pięknymi rozległymi jeziorami i nad Ustką. Wreszcie lądujemy na lotnisku ukrytym w głębi lasów i wydm.

Pilot nanosi na mapę swe spostrzeżenia z lotu i notuje szczegóły terenowe. Każdy lot musi być wykorzystany...



WIEŚ i PORTY

Zasadniczą rolę w podniesieniu życia gospodarczego Polski i Wybrzeża odegrała Reforma Rolna, której 3 rocznicę obchodzimy w dniu 6-go września. Dzięki niej rolnictwo Wybrzeża potrafiło w ciągu krótkiego okresu czasu podnieść się ze zniszczeń wojennych i zaopatrzyć porty polskie i zespół pracowników morza w artykuły żywnościowe. Na bazie aprowizacyjnej zreformowanej gospodarki rolnej, porty nasze skupiające wielkie masy ludzi, rozpoczęły pracę, nabierając coraz szybszego tempa i większego rozmachu. Chłop polski, przeważnie repatriant — orzący, czy siejący ugory nadmorskie był w pierwszym okresie wolności równie dzielnym i ofiarnym pionierem pracy i polskości na Wybrzeżu, jak i żywiony przez niego marynarz i robotnik portowy. Dziś ta więź nie osłabła, lecz wydaje coraz lepsze owoce, dzięki umiejętnej i zgodnej współpracy.

Okupant cofając się przed nacierającymi polskimi oddziałami pozostawił na Wybrzeżu zdewastowane majątki junkierskie i gospodarstwa. Reforma Rolna ożywiła te ziemie, a tysiące repatriantów zaludniło je w ciągu krótkiego okresu czasu. Ogromne majątki pruskich junkrów zostały rozdzielone pośród chłopskich osadników, a w pałacach i dworach niemieckich baronów założone zostały szkoły, muzea i ośrodki kultury rolnej. Dobrodziejstwa Reformy Rolnej pozwoliły na racjonalne zagospodarowanie całego obszaru Wybrzeża od Braniewa po Szczecin.

Ze swej strony porty i pracownicy morza czerpiąc żywność z rolniczego zaplecza Wybrzeża, dołożyli wszelkich starań, by podnieść stopień kultury i zmechanizowanie rolnictwa. Dzięki wytężonej ich pracy tysiące koni i bydła i setki traktorów wyładowanych ze statków zasiliło zagrody wiejskie. Dziś już głód inwentarza i siły pociągowej został na Wybrzeżu zaspokojony w znacznym stopniu. W portach załadowuje się już na obce statki pierwsze eksportowe wytwory rolnicze — za parę lat, dzięki Reformie Rolnej utrwalonej przez Trzyletni Plan Gospodarczy, będą one znów stanowiły główny przedmiot naszego eksportu morskiego.

Chłop polski obdarzony na własność ziemią, stanowi wraz z robotnikiem portowym i marynarzem gwarancję bezpieczeństwa i polskości odzyskanego Wybrzeża. Łany zbóż ciągnące się ponad polskim morzem są również dobitnym świadectwem żywotności i gospodarności ludu polskiego, jak wzrastający rozrost naszych portów i handlu zamorskiego.



Lądowa Obrona Wybrzeża

Bronić, czy nie bronić Wybrzeża? — oto problem strategiczny przed którym stanął w r. 1939 nasz Sztab Generalny — oto temat wielu refleksji i licznych dyskusji obozowych, obrońców Wybrzeża po klęsce wrześniowej.

Teoretyczne rozważania tego zagadnienia przez Sztab Generalny pozostawiły tę kwestię w gruncie rzeczy nierozstrzygniętą.

Przyjmując w końcu jako linię obrony strefę graniczną i powodując się jedynie względami prestiżowymi i emocjonalnymi, Sztab Generalny nakazał obronę Wybrzeża, przy czym rozkaz ten miał charakter jedynie formalny, gdyż nie rozwiązano nawet w najmniejszym stopniu tego poważnego zagadnienia strategicznego i nie dano akcji obronnej żadnych realnych podstaw.

Jeśli jednak Wybrzeże stało się podczas kampanii wrześniowej od Westerplatte po Hel pierwszym i ostatnim szańcem Rzeczypospolitej ratującym honor Wojska Polskiego, to nie było zasługą Naczelnego Dowództwa, lecz wyłącznie oficerów, marynarzy i żołnierzy, którzy z samozaparciem walczyli w odosobnieniu, dając więcej, niż od nich żądano.

Westerplatte miało za zadanie obronę w ciągu 6 godzin — broniło się 6 dni i 6 nocy.

Kępa Oksywska powinna była wytrzymać do 12 — wytrzymała do 19 września.

Hel otrzymał rozkaz stawiania oporu do 21 — był ostatnim punktem oporu w Polsce do dnia 2 października.

Oto wymowa faktów.
Co one oznaczają?

1. że Sztab Generalny nie docenił roli Wybrzeża w kampanii;
2. że Wybrzeże mogło stać się poważnym rejonem oporu powstrzymując lewe skrzydło niemieckiego natarcia, i wiążąc poważne siły nieprzyjaciela;
3. że zbyt pochopnie zrezygnowano z Wybrzeża przy rozpracowywaniu planu wojny z Niemcami, zaniechawszy przygotowań militarnych na tym obszarze.

W świetle faktów jasnym się staje, że Sztab Generalny nie umiał wygrać w pełni karty Wybrzeża, nie wykorzystując jego możliwości obronnych. Dla tych, którzy w tragiczne dni września bronili Wybrzeża, opuszczeni przez Naczelne Dowództwo, ani przez chwilę nie ulegało wątpliwości, że przy odpowiednim przygotowaniu terenu Wybrzeża do walki i posiadaniu dokładnego, sprecyzowanego planu obrony, mogło ono bronić się znacznie dłużej.

Rozpatrzmy więc jak mogło być, a jak było na Wybrzeżu we wrześniu 1939 r. Zdecentralizowane uderzenie skrzydeł niemieckich wojsk na Polskę, miało według Seeckta następujące uzasadnienie: natarcie na południowym krańcu frontu w kierunku na Podhale i Śląsk wyprowadzone z dogodnych pozycji — Słowacja i Śląsk Opolski — pozbawiało jednocześnie wojska polskie podstawowych baz zaopatrzenia (nafta, żelazo, węgiel) i prowadziło do bezpośredniego zagrożenia głównych sił polskich zgrupowanych w poznańskim i łódzkim. Jedyną trudnością był ciężki teren górzysty, co nie zostało jednak wykorzystane należycie ani przez dowództwo armii „Karpaty" ani armii „Kraków". W każdym bądź razie sztab niemiecki liczył się tu z poważniejszymi trudnościami.

Uderzenie na skrzydle lewym natomiast, na Wybrzeże Polskie i Pomorze, uważane było przez Niemców za operację znacznie łatwiejszą. Rzeczywiście brak naturalnych przeszkód terenowych, a przede wszystkim szczupłość obszaru operacyjnego bardzo utrudniały obronę tego odcinka. Czy jednak nawet w tych warunkach można było skuteczniej przeciwstawić się naporowi armii niemieckiej? Bezwzględnie tak. Trzeba jednak z góry zastrzec, że nie można było liczyć na utrzymanie się tego rejonu dłużej niż parę miesięcy i to tylko po odpowiednim jego przygotowaniu. Jakie to miały być przygotowania?

Przede wszystkim należało wzdłuż granicy niemieckiej wybudować pas fortyfikacji zdolnych do obrony okrężnej. Nie miała to być jakaś „linia Maginota" lecz pojedyncze średniej wielkości stałe punkty oporu, rozrzucone dość luźno wszerz i daleko w głąb, lecz powiązane ze sobą systemem ognia. Oczywiście, że ilość tych punktów wyposażonych zarówno w artylerię jak i karabiny maszynowe musiałaby być odpowiednio duża, gdyż należałoby wybudować je zarówno od strony zachodniej jak i wschodniej, a prócz tego rozrzucić na północy nad morzem i na południu w miejscu gdzie „korytarz" jest najwęższy. W ten sposób przygotowany teren należało obsadzić stosunkowo niewielką ilością, lecz wyszkolonych specjalnie oddziałów. Wyłania się kwestia czy można było wybudować tak poważną ilość trwałych — żelbetonowych fortyfikacji? Wydawałoby się że w naszych warunkach budżetowych było to trudne, jednak przypomnijmy sobie ile pieniędzy kosztowały umocnienia budowane na wschodniej granicy pod Baranowiczami i w innych punktach. Oczywiście że przygotowanie terenu Wybrzeża wymagało sporo czasu, jednak przy szybkim tempie można tego było dokonać w ciągu 6—8 miesięcy.

Mimo pozorów nie oznaczałoby to całkowitej rezygnacji z działań ruchomych i przejścia do wojny pozycyjnej lecz po prostu dostosowanie się do szczupłych możliwości operacyjnych na tym obszarze. Liczne lasy rozsiane na Wybrzeżu i dalej na południe Bory Tucholskie umożliwiały dokonywanie przegrupowań i wypadów na rozdzieloną na liczne człony armię niemiecką. W tych okolicznościach oddziały polskie bazujące na zespołach fortyfikacji terenowych miały realne możliwości stawiania oporu przez długie miesiące. Oczywiście zaopatrzenie ich w amunicję i żywność musiałoby odpowiadać temu czasokresowi.

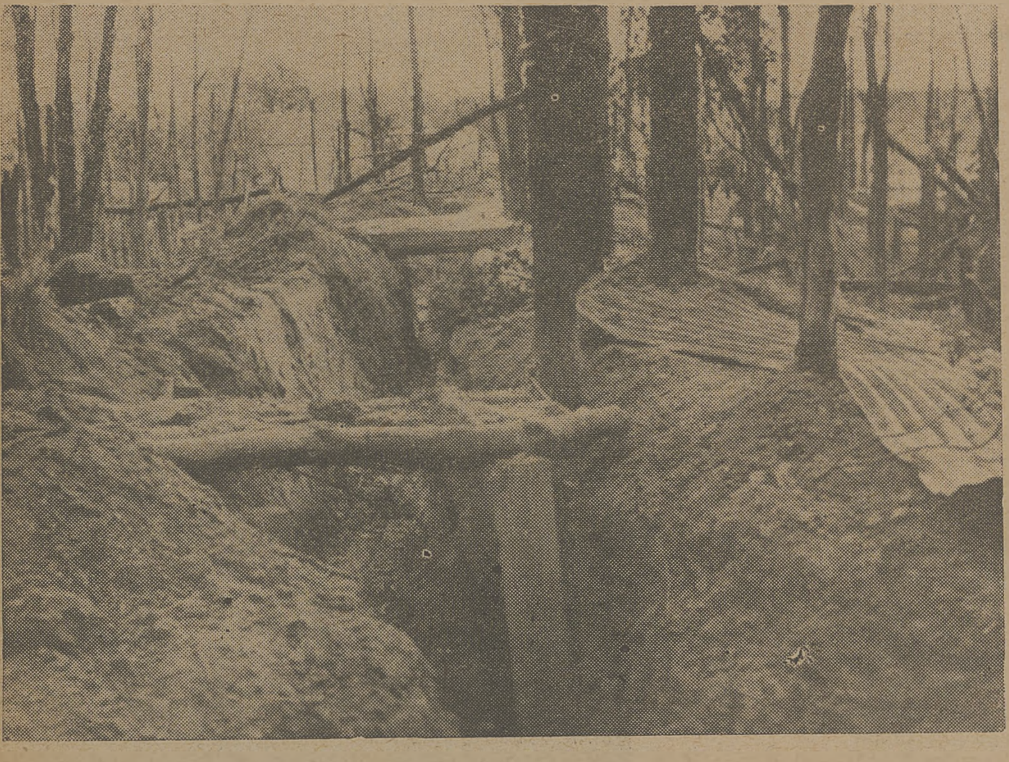
A jak wyglądała obrona Wybrzeża w planach strategicznych Sztabu Generalnego? Rezygnując z góry z tego rejonu postawiono nieokreślone bliżej zadanie 21 dniowej obrony. Nie wykazano żadnego zainteresowania możliwościami obronnymi terenu, nie zbadano wszystkich wariantów działań obronnych.

Już w pierwszym dniu walk armia niemiecka rzuciła na odcinek Wybrzeża poważne siły do akcji dążąc do szybkiej likwidacji tego ośrodka oporu. Lotnictwo niemieckie atakuje z miejsca bazę lotnictwa morskiego Puck i inne punkty a dywizje 4 armii gen. von Kluge uderzają w kierunku Chojnic dążąc do odcięcia Wybrzeża od reszty kraju. Wszystkie siły 24-ej i 207-ej dywizji tej armii przystąpiły do natarcia w kierunku na Gdynię. Wspierane one były przez duże ilości lotnictwa i czołgów i nacierały w trzech kierunkach — zachodu, południa i wschodu.

Łącznie siły niemieckie działające w tym obszarze ocenia się na przeszło 20 tysięcy nie licząc okrętów wspierających akcję od morza i lotnictwa morskiego, atakującego Hel, Puck i Gdynię, oraz nasze okręty.

Przeciwko tym siłom wroga wystąpiły do obrony Wybrzeża luźne, samodzielne bataliony piechoty morskiej i Obrony Narodowej w ilości 13, wspierane przez słabą artylerię — około 30 dział średniego kalibru — po stronie Niemców około 120 wraz z ciężkim kalibrem. Łączna liczebność wojsk polskich w tym rejonie wynosiła prawie 13 tysięcy. Nierówność sił przy lepszym wyposażeniu Niemców była więc jaskrawa. Już w pierwszych dniach wojny jako główne punkty oporu na Wybrzeżu wyłoniły się trzy rejony — Westerplatte, — Gdynia — Hel.

Tragiczna i bohaterska epopea Westerplatte jest już dobrze znana każdemu Polakowi. Rozpoczął ją o godz. 04,17 1-go września rewolwerowy strzał. Ten odosobniony półwysep nie był wbrew twier-



Zamiast betonowych, masywnych bunkrów nieprzyjaciel spotykał na drodze swego pochodu prowizoryczne w pośpiechu budowane okopy.

dzeniom niemieckim twierdzą i jego opór należy przypisać jedynie poświęceniu polskiego żołnierza. Nie było tu fortyfikacji poza jedną piwnicą i artylerii poza jedną armatką piechoty, a jednak wytrzymała ta placówka przez 7 dni napór Landsturmowych Batalionów.

Uderzenie na Gdynię zostało wyprowadzone już 1 września z kierunku na Kartuzy. Na tym odcinku silne oddziały niemieckie łatwo przebiły się przez słabo uzbrojone Bataliony Obrony Narodowej i parły naprzód. Jednocześnie z zachodu oddziały niemieckie uderzyły na Chojnice odcinając całą grupę wojsk polskich na Wybrzeżu a nieco wyżej wysuwając drugi klin w kierunku na Wejherowo, podchodząc w jego okolice już 8 września. Atak



Już po rozpoczęciu wojny w szeregu miejsc budowano bunkry z drewnianych belek.

z północnego zachodu dosięga w tym samym dniu Redy. Jedynie na południowym odcinku linia utrzymuje się do 13-go na rzece Kaczej.

Zdobycie Redy przez Niemców odcięło oddziały polskie operujące na zachodnim odcinku. Na odsiecz im pospieszyły oddziały z Kępy Oksywskiej zdobywając Redę i odkrywając drogę odwrotu. Już w następnym dniu nacierające oddziały niemieckie połączyły się i atakowały teraz w jednolitym froncie. W obawie przed załamaniem frontu Dowódca Obrony Lądowej rozkazuje 13. IX. zwinięcie linii na rzece Kaczej i skrócenie pozycji obronnych, sam przenosi się z Gdyni na Płytę Oksywską, która staje się teraz głównym punktem oporu. Ściągają tu ocalałe z pogromu oddziały Batalionów i Kosynierów Gdyńskich, którzy ochotniczo stawili się do szeregów walczących. Linia frontu wynosi już tylko 22 klm. odwody nie istnieją, łączność mocno szwankuje — Płyta jest całkowicie odcięta. Niemcy przeprowadzają teraz skoncentrowane potężne uderzenia, wspomagane przez lotnictwo, czołgi i okręty pływające u samych brzegów. Z każdym dniem malał teren obrony i malała liczba obrońców, lecz Płyta Oksywska trzymała się w ciężkich, morderczych walkach powstrzymując napór Niemców, co umożliwiło wycofanie floty i oddziałów Marynarki na Hel. Jednak i po spełnieniu tego zadania Płyta Oksywska nie kapitulowała, chociaż sytuacja stawała się coraz bardziej beznadziejna. Polskie trałowce próbują wesprzeć obrońców, ostrzeliwując celnie pozycje niemieckie lecz dnia 19 września nacisk Niemców zepchnął wreszcie polskie oddziały na ostatnią pozycję — na Babie Doły. Bohaterski d-ca grupy płk. Dąbek widząc beznadziejną sytuację nie chce się poddać i samobójczym strzałem pozbawia siebie życia. Chwila ta oznacza jednocześnie kres obrony Płyty Oksywskiej.

Marynarz i żołnierz polski w bohaterskiej walce z Niemcami wykazali niedołężność i błędy dyplomacji i Nacz. Dowództwa i mimo, że opłacili je własną krwią nie zdołali już zmienić, ani naprawić biegu wypadków. 2 października ostatnia placówka Wybrzeża i zarazem ostatni szaniec Rzeczypospolitej — półwysep Hel przerwał walkę. Wybrzeże i cała Polska trwały przez długie i ciężkie lata pod krwawą niemiecką okupacją, a naród polski ofiarą swej krwi musiał okupić błędy przedwrześniowego systemu i polityki. Zaślepienie i nieporadność rządu i sztabu generalnego zepchnęły Polskę na dno przepaści i tylko zbrojna walka podziemia z okupantem, walka Odrodzonego Wojska Polskiego, dźwignęły Ojczyznę z upadku. Żołnierz polski maszerujący ze wschodu przy boku żołnierza radzieckiego przyniósł Polsce wolność, naprawiając ostatecznie błędy września i wyprowadzając naród polski na nowe drogi postępu i demokracji.

Dziś Wybrzeże polskie liczące już nie 72 lecz 500 kilometrów pulsuje potężniejącym z każdym dniem nurtem życia. Sytuacja strategiczno-obronna jest nieporównanie korzystniejsza niż w r. 1939. Sojusz ze Związkiem Radzieckim daje nam



Na posterunku.

gwarancję, że wobec wrogiej napaści nie staniemy jak we wrześniu opuszczeni i zdani na własne siły. Podczas gdy nasz odwieczny wróg stracił przynajmniej na pewien okres swą siłę militarną, Wojsko Polskie gotowe stanąć w każdej chwili do obrony Wybrzeża, dysponuje wielokrotnie większą siłą, niż przed wojną. Ponadto w wyniku zwycięstwa nad Niemcami w r. 1945, ich bazy wypadowe: Gdańsk, Prusy Wschodnie i Pomorze Zachodnie wróciły do macierzy, dzięki czemu Wybrzeże polskie oparte z zachodu na naturalnej barierze Odry i posiadające długi na 500 km pas operacyjnego zaplecza, znajduje się w dogodnej sytuacji strategiczno-obronnej.

Odzyskane Wybrzeże polskie od Braniewa po Szczecin tętni dziś pracą, a z każdym dniem Polska umacnia swą nową pozycję nad Bałtykiem. Nowe drogi, na jakie weszła nasza Ojczyzna prowadzą cały kraj do rozkwitu, a sojusz ze wschodnim słowiańskim sąsiadem i rosnąca siła Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej stanowią zapewnienie, że wrzesień 39 r. nie powtórzy się nigdy.

Józef Wójcicki.



Pierwsi ranni.

ORP „Gryf"

(dokończenie ze str. 6)

Nie sądzonym mu było kształcić na swym pokładzie młodych adeptów sztuki nawigacyjnej i wojenno - morskiej, ale zanim stal z jego kadłuba zostanie przerobiona w odrodzonym ciężkim przemyśle na nowe blachy i wręgi, może nawet piękniejszego okrętu Rzeczypospolitej — umieszczone na nim światełko będzie przez kilka lat pomocnym punktem dodatkowym dla określania swej pozycji ćwiczących tam po nocach okrętów pragnących uniknąć niepożądanych okolicznych płycizn.

Niejedna młoda i niewprawna ręka początkującego nawigatora skierowawszy namiernik na owo martwe światełko zatrzyma się na dłuższy moment w bezruchu, a w pochylonej nad przeziernikiem głowie powstanie skojarzenie: — **ORP „GRYF", ROK 1939!**

Polacy w wojnie na Pacyfiku


Cześć Pamięci Alfreda L. Kluczyńskiego

Alfred L. Kluczyński zginął śmiercią bohaterską z odniesionych ran podczas walki.

Urodzony 20-go listopada, 1923 roku. Był studentem wyższej szkoły w Camden, N. J. Wstąpił ochotniczo do Marynarki w dzień później po zdradzieckim napadzie Japończyków na Pearl Harbor.

Cześć pamięci dobrego Obywatela i Żołnierza.

★

POZDROWIENA

Wojna na Pacyfiku rozpoczęła się 7-go grudnia 1941 r. kiedy zespoły japońskich bombowców zaatakowały bazę Marynarki Wojennej USA w Pearl Harbor na Hawajach. Zdruzgotany został wtedy trzon floty amerykańskiej. Z ośmiu okrętów liniowych, stacjonujących w porcie, cztery zatonęły, reszta była niezdolna do walki. 2.117 oficerów i marynarzy zostało zabitych, 960 zaginionych, a 876 rannych...

Po klęsce na Hawajach, przyszły następne: opanowanie Hong - Kongu, Singapore, baz strategicznych Guam i Wake, Wysp Filipińskich, Archipelagu Salomona i wreszcie — lądowanie na Aleutach. Nie w ten sposób wyobrażało sobie społeczeństwo amerykańskie wybuch i pierwsze dni wojny. Sytuacja stała się poważną. Na froncie kapitulował garnizon za garnizonem, padała twierdza za twierdzą i tonęły okręty wojenne. Dla wszystkich było jasne, że wojna na Pacyfiku nie będzie tylko zmaganiem o hegemonię nad obszarem Oceanu. Otworzył się bowiem nowy front tej samej wojny, która w Europie toczyła się już od września 1939.

11-go grudnia, a wiec w parę dni po nalocie na Pearl Harbor, „Polonia Amerykańska" zorganizowała staraniem Komitetu Polskich Związków Robotniczych wiec w Detroit, na którym powzięta została rezolucja, nakreślająca zadanie wszystkich obywateli USA — narodowości polskiej — w wojnie. Rezolucja ta była dokumentem — w dziejach Polonii Zagranicznej — niezwykle doniosłym i ważnym. Dla względów czysto historycznych nie można pominąć kilku charakterystycznych ustępów:

„...Wraz z prezydentem Rooseveltem uważamy, że nie jest żadnym poświęceniem lub ofiarą uczestniczyć w walce o uwolnienie świata od bandytów nazistowskich i faszystowskich" — brzmiała rezolucja. — „Jest to przywilej i zaszczyt, który my, polsko-amerykańscy robotnicy i robotnice gotowi jesteśmy z dumą wykonać, ponieważ zdajemy sobie dokładnie sprawę z wagi i znaczenia walki, jaką podejmujemy, jako składowa część narodu amerykańskiego i całej ludzkości...

... Nas Polaków, członków, tego narodu, który zawsze we krwi i znoju musiał walczyć o swą wolność, który wydał sławnych „Dąbrowszczaków", który od dwóch lat dzierży wysoko sztandar walki z hitleryzmem, który na ziemiach Związku Radzieckiego buduje potężną armię, żadne ciężary lub ofiary nie powstrzymają ani na chwilę przed wykonaniem swego obowiązku wobec Stanów Zjednoczonych i całego świata...

... Wzywamy wszystkich robotników polsko-amerykańskich do wzięcia najczynniejszego udziału w walce o produkcję. Domagamy się puszczenia w ruch wszystkich fabryk obronnych przez 24 godziny na dobę i siedem dni w tygodniu.

... Wzywamy wszystkich tych, którzy są zdolni do służby w armii, aby zgłosili się na ochotników. Wzywamy do składania krwi dla Czerwonego Krzyża. Wzywamy do wstępowania w szeregi obrońców cywilnych..."

Na rezultaty wezwania nie trzeba było długo oczekiwać. Dowody tego znaleźć można by chociaż w kronikach gazet Polonii Amerykańskiej, gdzie nierzadko pojawiać się zaczęły nekrologi zawiadamiające, że „nasz najukochańszy syn — ochotnik marynarki, lotnictwa, czy armii — poległ w obronie wolności"...

W oświadczeniu Bolesława Geberta, jednego z robotniczych działaczy Polonii Amerykańskiej, czytamy: „W siłach zbrojnych USA służyło około 350.000 Amerykanów pochodzenia polskiego. Setki tysięcy robotników i robotnic produkowało broń, budowało okręty, samoloty i czołgi, wydobywało węgiel i rudę. Polscy farmerzy produkowali żywność"...

Historii i czynów żołnierzy spod znaku „stars and stripes", u których pod drelichem munduru biły polskie serca, nikt prawdopodobnie całkowicie nie odtworzy. W czasopismach amerykańskich bardzo często napotkać można ciekawe drobne wspomnienia z walk na Pacyfiku i nierzadko bohaterami tych opowiadań są marynarze i żołnierze o nazwiskach takich — jak np. „Frank" Mateja, „Tom" Balcer, „Matheus" Strawiński, czy inni... Najpopularniejszą jednak postacią Polaka — żołnierza amerykańskiego, bohatera różnych wojennych wspomnień, jest pewien strzelec, którego imieniem ochrzczono jeden z okrętów amerykańskich USA „Witek".

Żołnierzy takich było jednak wielu, a nie o wszystkich wspominają gazety. I tylko na dalekich cmentarzach, pod rozłożystymi liśćmi palm, w dżunglach Nowej Gwinei, czy na rafach Wysp Salomona — napotkać można czasem nazwiska o znajomym brzmieniu, świadczące o udziale polskiej krwi w zwycięstwie na Pacyfiku.

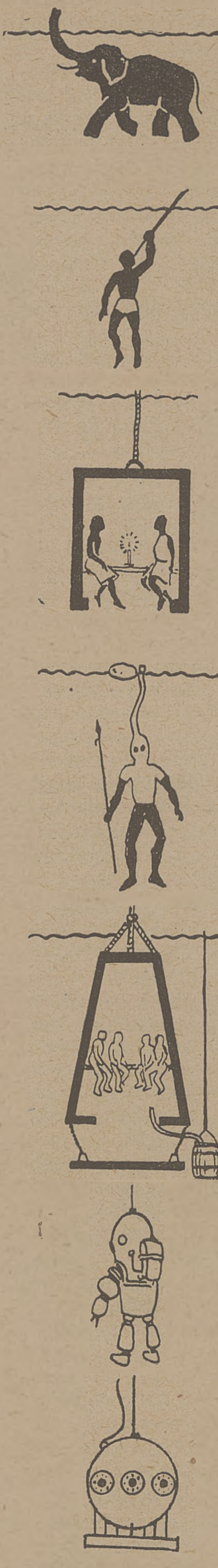
Nie tylko jednak jednostki walczyły na dalekich wodach Pacyfiku. Biało - czerwona bandera pojawiła się również w tragicznych chwilach w Singapore. W operacji tej brał udział nasz dawny transatlantyk s/s „Kościuszko". Przybycie z odsieczą oblężonym garnizonom nie osiągnęło jednak zamierzonego celu. Atakowana z morza, powietrza i lądu załoga Singapore, po utraceniu w następstwie szeregu klęsk — „morale" wojennego, — skapitulowała...

St. Sierecki.

DESANT



W KRAINIE GŁĘBIN



Historia nurkowania

Kontradmirał Kryłow, najznakomitszy radziecki badacz głębin morskich ogłosił w roku 1940 rewelacyjny projekt uniwersalnego „batistatu" (aparat do opuszczania się w głębiny oceanów). Przewyższał on pod każdym względem wszystkie dotychczasowe aparaty tego typu używane przez uczonych oceanografów przy wyprawach w głębiny morskie. Projekt radzieckiego admirała wywołał wielkie zainteresowanie w kręgu naukowców całego świata i został przyjęty z uznaniem. Niestety wybuch wojny z Niemcami w roku 1941 przerwał pracę uczonego i nie pozwolił na zrealizowanie planów wyprawy morskiej dla wypróbowania tego nowego „batistatu".

Zanim przejdziemy do opisu tego aparatu stanowiącego nielada wyczyn techniki radzieckiej, zróbmy wpierw krótki przegląd rozwoju i postępu badań głębin morskich.

Badanie stref podwodnych mórz i życia na dużych głębokościach od wieków już pociągało śmiałków, którzy początkowo mogli korzystać przy takich wyprawach tylko z zapasu powietrza nabranego do płuc przy nurkowaniu, następnie zaopatrywali się w rurkę doprowadzającą powietrze z powierzchni morza, a w końcu mogli już opuszczać się na dno morza w specjalnych na ten cel zbudowanych aparatach. Dopiero jednak w roku 1911 amerykański inżynier Hartman dokonał pierwszej poważniejszej wyprawy w głąb wód morskich. W cylindrycznej batisferze opuścił się on ze statku „Hanza" w okolicy wyspy Aldeboran w morze Śródziemne, osiągając głębokość 458 metrów. W ciągu 70 minut obserwował on krainę czarów, wodorosty i żyjątka najfantastyczniejszych kolorów i kształtów. Następnym konstruktorem aparatu głębokowodnego był inżynier Reede. Aparat jego miał już kształt kulisty tym niemniej trudno było przy jego pomocy prowadzić badania głębin, ze względu na małą wytrzymałość i zwrotność. Dopiero znany oceanograf William Beebe, a także Barton rzucili nową myśl skonstruowania takiej batisfery która by nawet na dużych głębokościach mogła się posuwać w dowolnym kierunku. Aparatu takiego jednak zbudować nie zdołali.

W ostatnich dniach w prasie światowej ukazały się dłuższe artykuły na temat projektowanej wyprawy słynnego badacza stratosfery prof. Piccarda. Tym razem „belgijski baloniarz" wybiera się w głąb oceanu i zamierza osiągnąć głębokość 4 kilometrów. Czy mu się to uda zobaczymy? Należy stwierdzić, że do budowy swej batisfery wykorzystał on pomysł radzieckiego admirała.

Aparat kontradmirała Kryłowa nazwany „SSSRAG-2500" budowany w 1940 roku obliczony był na spuszczenie dwu ludzi na głębokość 2500 m. Dotychczasowy rekord wynosił 900 m. Kształt aparatu jest cylindryczny. Jego korpus przygotowany jest na ciśnienie około 300 atmosfer. Posiada własne agregaty dla zasilania reflektorów, zapasy tlenu i szereg mechanizmów do obserwacji. Dzięki posiadaniu śrub, aparat będzie mógł przenosić się z miejsca na miejsce zarówno poziomo jak i pionowo. Waga jego wynosi 10,5 t. średnica wewnętrzna 1,4 m, szybkość opuszczania 2,2 m na sek. a podnoszenia 2.75, a więc na głębokość 2500 m aparat opuścił by się w ciągu 20, a podniósłby się w ciągu 15 minut. Badacze mogliby w tych warunkach pozostawać pod wodą od 10 do 16 godzin, mając do dyspozycji reflektory, aparaty filmowe i inne.

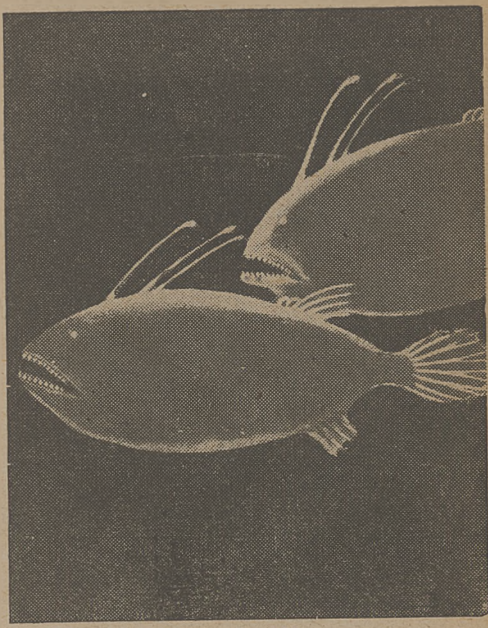
W miarę spuszczania się w głąb morza ciśnienie słupa wody wzrasta, ciemności gęstnieją, falowanie zanika całkowicie, świat roślinny ubożeje, natomiast życie zwierząt staje się coraz ciekawsze i bardziej kontrastowe.

Radziecki akademik, Wernadskij stwierdził, że jakkolwiek życie roślinne kończy się na głębokości 200 metrów, to życie zwierzęce ma miejsce jeszcze na 7000 metrów pod powierzchnią oceanów.

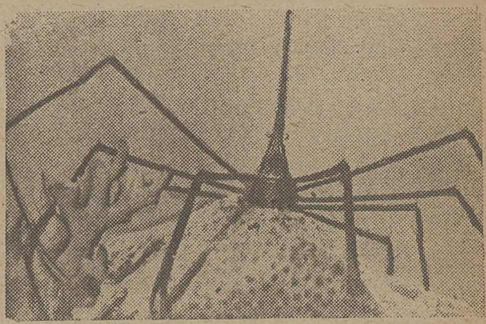
Wojna przeszkodziła Kryłowowi w dokończeniu budowy aparatu i przeprowadzeniu wyprawy i dopiero po jej zakończeniu przystąpił on wraz z innymi uczonymi oceanografami do dalszej pracy nad budową i udoskonaleniem swej batisfery.

Uczeni ZSRR wszystkie swoje badania głębinowe prowadzą pod kątem ich praktycznego wykorzystania. Badanie dna morza Kaspijskiego i Czarnego były dokonane w celu znalezienia nowych źródeł naftowych i złóż soli morskiej. W okolicach Astrachania i Baku od pewnego czasu przeprowadzane są systematyczne badania dna morskiego w ramach poszukiwań geologicznych. Ostatnio oceanografowie radzieccy podjęli największą tego rodzaju pracę badawczą o niespotykanych dotychczas rozmiarach i skali. Chodzi im mianowicie o sporządzenie nowych dokładnych map dna morskiego wszystkich mórz okalających Związek Radziecki. Zadanie to wymaga ogromnych środków i licznych kadr fachowców.

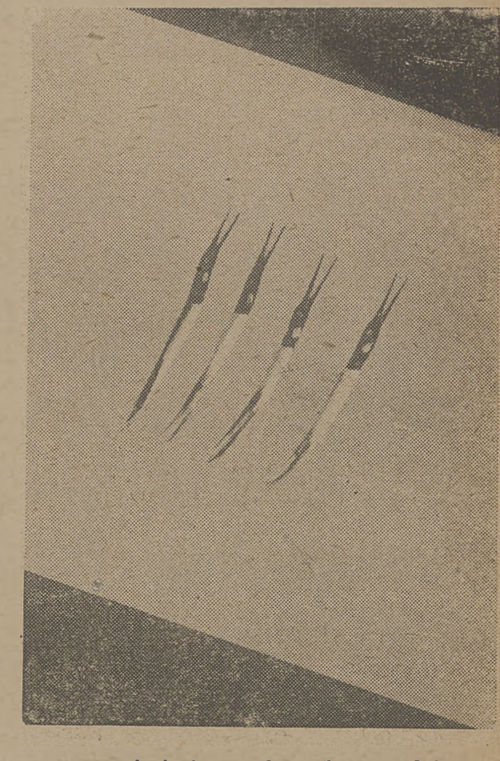
W najbliższych latach nauka radziecka z pewnością zanotuje jeszcze nie jedno poważne osiągnięcie tym razem na polu badań głębin oceanicznych.



„Trzygwiazdowy diabeł morski" żyjący na głębokości ok. 800 m. Posiada długość ok. 15 cm. oraz fosforyzujące pletwy.



Oryginalne kraby często spotykane na dnie mórz.



„Tęczowe iglice" przebywają na głębokości ok. 700 m. i posiadają piękne szkarłatne, niebieskie i żółte barwy.

Jerzy Pertek

Druga bitwa morska pod Filipinami

Wszyscy mamy jeszcze świeżo w pamięci niemieckie komunikaty zwycięskie, ogłaszane niemal do samego końca wojny — nawet wtedy, gdy nieuchronnie grożąca klęska stała się jasna dla największych laików i sceptyków. Każdy miał możność obserwować, jakie niewiarygodne czasami sukcesy „towarzyszyły" Niemcom bezustannie, przez wszystkie lata minionej wojny, która przecież począwszy od roku 1942 poczęła przynosić im wycofywanie się krok za krokiem ze zdobytych ziem Rosji, a po tym Afryki północnej i reszty Europy. Niewątpliwie, prowadzona wprawną ręką Goebelsa propaganda niemiecka stanęła na szczytach zakłamania. A jednak, gdy z pewnej perspektywy czasu patrzy się dziś na przebieg wojny na Dalekim Wschodzie, nasuwa się przypuszczenie, że japońska propaganda nawet niemiecką przewyższyła. Dotyczy to zwłaszcza wojny morskiej na Pacyfiku. Japońskie komunikaty „zatopiły" tak niewiarygodnie wielką ilość amerykańskich okrętów, głównie zaś pancerników i lotniskowców, że zupełnie niezrozumiałe było skąd Amerykanie biorą coraz to nowe jednostki, które nie tylko dotrzymywały pola walki, ale przenosiły się coraz bliżej japońskich wysp macierzystych. Niewątpliwie, ukoronowaniem całej zakłamanej propagandy japońskiej były wypadki, poprzedzające lądowanie amerykańskie na Filipinach i t. zw. „drugą bitwę morską pod Filipinami", zwaną też „bitwą morską w zatoce Leyte", która została stoczona w dniach 23—25. 10. 1944.

Oto co donosiła agencja Domei z Tokio (cytowane pg. prasy niemieckiej, głównie „Voelkischer Beobachter"):

16 października 1944. Komunikat cesarskiej kwatery głównej donosi, że „nieprzyjacielski zespół floty, który usiłował 15 października zaatakować Manillę, został zaatakowany przez nasze siły. Japońskie lotnictwo osiągnęło podług dotychczasowych wiadomości następujące sukcesy: 1 lotniskowiec zatopiony, 3 dalsze i 1 pancernik lub krążownik — uszkodzone. Poza tym zestrzelono 30 samolotów. Kilka japońskich samolotów do tej pory nie powróciło. Japońskie siły, które ścigają uciekające eskadry koło Formozy osiągnęły do tej pory następujące sukcesy: zatopiono 10 lotniskowców, 2 pancerniki, 3 krążowniki, 1 niszczyciel. Uszkodzono 2 lotniskowce, 1 pancernik, 4 krążowniki i 11 okrętów bliżej nieokreślonej budowy".

Wydawać by się mogło, że amerykańska flota zupełnie została rozbita, tymczasem w trzy dni później „Deutsche Nachrichtenbuero" powtórzyło za Domei wiadomość o lądowaniu wojsk amerykańskich na wyspie Leyte, pod ochroną silnej floty. Japońskie siły morskie i powietrzne zaczynają natychmiast atakować flotę amerykańską i zadają jej ponownie ciężkie straty, których zestawienie przynosi komunikat z 28 października. (Nie obejmuje on strat podanych 16 października). Podług komunikatu tego Amerykanie stracili:

Zatopionych — 8 lotniskowców, 5 krążowników, 2 niszczyciele i co najmniej 4 transportowce — łącznej pojemności 310.000 ton!

Uszkodzonych — 7 lotniskowców, 1 pancernik i 2 krążowniki, dalej szereg jednostek pomocniczych i transportowców — łącznej pojemności 370.000 ton!

Straty japońskie według tego samego komunikatu wyniosły 1 pancernik zatopiony i 1 uszkodzony, oraz „pewną" ilość samolotów, które nie wróciły do swoich baz.

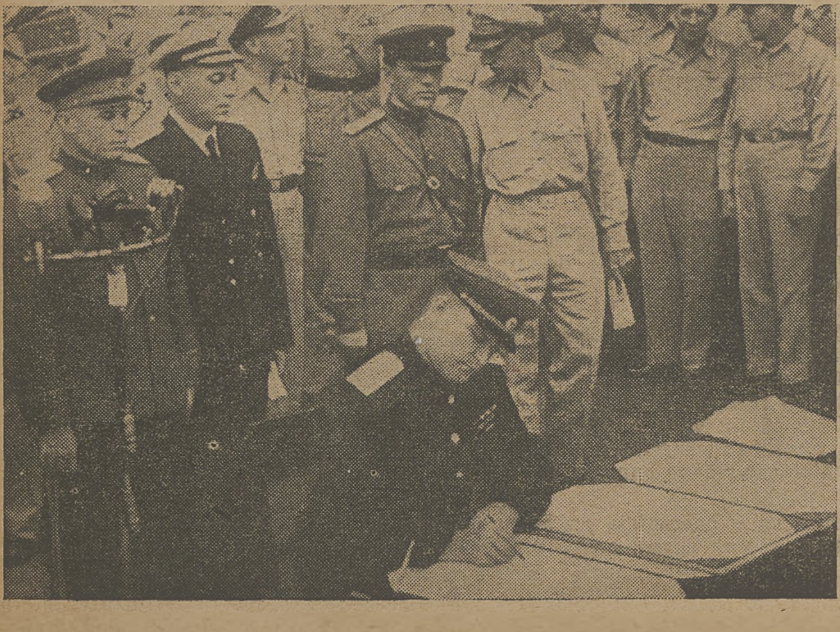
Podano także łączne straty amerykańskie od początku wojny: 49 lotniskowców, 22 pancerniki, 117 krążowników i 92 niszczyciele, gdy tymczasem w rzeczywistości i za dłuższy czasokres, bo do samego końca wojny, straty amerykańskie wynosiły: 5 lotniskowców dużych (nie licząc konwojowych), 2 okręty liniowe, 10 krążowników i 71 niszczycieli.

A oto rzeczywisty przebieg wydarzeń:

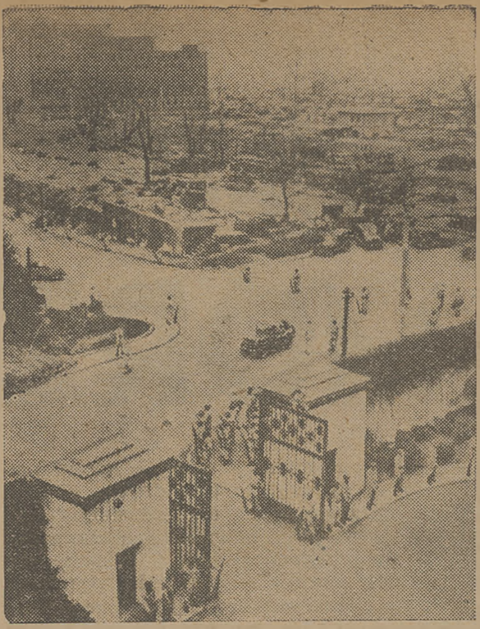
W dniach między 13 a 17 października 1944 mają miejsce silne i bezustanne ataki lotnictwa amerykańskiego na bazy japońskie na Filipinach, głównie na wyspie Luzon. Samoloty amerykańskie startują z lotniskowców, wchodzących w skład bardzo silnej floty amerykańskiej, przebywającej w pobliżu Filipin. 19 października rozpoczyna się lądowanie amerykańskie na wschodnim wybrzeżu wyspy Leyte w centralnych Filipinach.

Trzy potężne japońskie eskadry, obejmujące gros floty japońskiej, wyruszają natychmiast ze swych baz by wydać bitwę flocie amerykańskiej i zniszczyć flotę desantową. Eskadry te płynęły najkrótszą drogą z północy i zachodu. Eskadra północna, płynąca z Formozy — nazwijmy ją A — składała się z 2 pancerników, 4 lotniskowców, 5 krążowników i 10 niszczycieli. Była ona najgroźniejsza ze względu na lotniskowce, których pozostałe eskadry nie posiadały. Z obu eskadr płynących z zachodu, z baz japońskich na morzu Południowo-Chińskim, silniejsza zamierzała przeciąć archipelag filipiński — przepływając przez cieśninę San Bernardino, natomiast trzecia, najsłabsza, płynęła przez morze Zulu, by następnie przedostać się cieśniną Surigao na wody wschodniego wybrzeża filipińskiego, na wysokości wyspy Leyte, gdzie przebywała flota amerykańska. Druga, silniejsza eskadra — nazwijmy ją B — składała się z 5 pancerników, 8 krążowników i 13 niszczycieli, zaś trzecia, wysunięta najbardziej na południe — nazwijmy ją C — obejmowała „tylko" 2 pancerniki, 4 krążowniki i 13 niszczycieli. W sumie — 9 pancerników, 4 lotniskowce, 17 krążowników i 36 niszczycieli — były to największe siły japońskie, jakie w toku minionej wojny brały udział w jednej akcji.

21 października amerykańskie okręty podwodne, strzegące pilnie wszystkich szlaków, którymi nadpłynąć mogła japońska flota, wyśledziły japońską eskadrę B, zbliżającą się do cieśniny San Bernardino. Okręty



We wrześniu mija rocznica kapitulacji Japonii. Zdjęcie przedstawia moment podpisania aktu kapitulacji przez delegację radziecką na pokładzie pancernika „Missouri"



W pierwszych dniach po kapitulacji kwatera gen. Mac. Artura strzeżona była przez silne oddziały gwardii.

podwodne „Darter“ i „Dace“ zaatakowały i zatopiły japońskie krążowniki ciężkie: „Atago“ i „Maya“, a bardziej na południe, koło przesmyku Palawan, storpedowały i uszkodziły trzeci okręt tego typu — „Takao“. Tym samym japońska eskadra B została poważnie osłabiona, zanim weszła w kontakt bojowy z nadwodną flotą nieprzyjacielską.

23 października, amerykański okręt podwodny „Bream“ uszkodził poważnie japoński krążownik ciężki „Aoba“ z eskadry B — na wysokości wyspy Mindoro. Eskadra B straciła więc jeszcze przed właściwą bitwą połowę swego stanu krążowników i to wszystko najsilniejsze jednostki typu waszyngtońskiego, 3—10.000 tonowe i 1—7.100 tonowy krążownik.

Tegoż samego dnia lotnictwo amerykańskie startujące z lotniskowców, wchodzących w skład III Floty, która tworzyła gros sił morskich, biorących udział w akcji filipińskiej, zaatakowało eskadrę C na morzu Zulu. Zatopiony został 1 pancernik i 1 lekki krążownik, zaś szereg jednostek odniósł uszkodzenia. Równocześnie nadeszły meldunki o zbliżaniu się silnej eskadry japońskiej z północy. Na spotkanie jej wyruszyła III Flota amerykańska pod dowództwem admirała Williama Halsey'a, wspomagana przez 58 Korpus Floty, pod dowództwem admirała Mitschera. Na wodach na wschód od wyspy Leyte pozostał wiceadmirał T. C. Kinkaid ze swą VII Flotą, mając zadanie osłony działań desantowych.

W nocy z 23 na 24 października, VII Flota weszła w kontakt bojowy z japońską eskadrą C, usiłującą sforsować cieśninę Surigao. Osłabiony dziennymi atakami lotniczymi zespół japoński został zupełnie rozbity i rozproszony. Część jednostek zatonęła, część uszła z pola bitwy.

Tymczasem III Flota zastąpiła 24 października drogę japońskiej eskadrze z Formozy na wysokości Luzonu i odniosła całkowite zwycięstwo.

W międzyczasie VII Flota po świeżym zwycięstwie w cieśninie Surigao zwróciła się ku północy, by odeprzeć atak ostatniej eskadry japońskiej — zwanej przez nas B, tej samej, której krążowniki przetrzebione zostały przez amerykańskie okręty podwodne. Eskadra B. zdążyła już przepłynąć cieśninę San Bernardino i posuwała się na południe, dążąc pod Leyte. Na wysokości wyspy Samar, admirał Kinkaid zastąpił drogę eskadrze B i wydał jej bitwę. Była ona najbardziej zacięta, gdyż najbardziej wyrównane siły tu się spotkały — obie osłabione poprzednimi walkami i stratami. W wyniku tej bitwy admirał Kinkaid poniósł wprawdzie większe straty — 2 małe lotniskowce i 3 niszczyciele wobec japońskich 1 krążownika i 1 niszczyciela — utrzymał jednak pole bitwy. Japończycy widząc, że i tu się nie przedrą i z uwagi na hiobowe wieści od obu pozostałych eskadr, wycofali się i rozpoczęli uchodzić cieśniną San Bernardino w kierunku z którego przypłynęli. Okręty admirała Kinkaida ruszyły w pogoń, do której przyłączyła się III Flota, wracająca po świeżo odniesionym zwycięstwie koło Luzonu. W nocy na 25 jednostki III Floty zatopiły jeszcze jeden — uprzednio uszkodzony — krążownik.

Eskadra B nie zdołała uciec i została następnego dnia, 25 października, zupełnie rozbita. Jednostki amerykańskie w zgodnym współdziałaniu z lotnictwem zatopiły 2 pancerniki japońskie i 2 krążowniki, zaś dalsze dwa pancerniki i 2 krążowniki zostały uszkodzone. Z całej potężnej eskadry B zaledwie niedobitki — 3 poważnie uszkodzone pancerniki i 2 również uszkodzone krążowniki oraz niszczyciele — zdołały ujść i wrócić do swych baz wyjściowych.

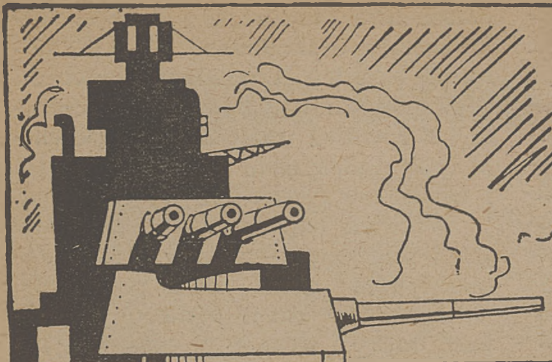
Wreszcie ostatni cios — podobnie jak i pierwszy — zadany został Japończykom przez broń podwodną. Amerykański okręt podwodny „Jallao“, który wraz z piętnastoma innymi okrętami podwodnymi znajdował się na pozycjach wyczekujących na wschód od Formozy, na trasie, którą winna wracać eskadra A, storpedował i zatopił uprzednio uszkodzony w bitwie koło Luzonu lekki krążownik „Tama“.

Łączne straty japońskie wyniosły: 1 nowoczesny okręt liniowy „Musasi“ o wyporności 42.500 ton, 2 stare okręty liniowe „Huso“ i „Yamasiro“ o wyporności po 29.300 t., 4 lotniskowce, 7 ciężkich i 4 lekkie krążowniki oraz 10 niszczycieli.

W największej bitwie morskiej ostatniej wojny Japończycy ponieśli więc najcięższe straty, wynoszące procentowo: 33% okrętów liniowych, 100% lotniskowców, 65% krążowników i 28% niszczycieli, nie licząc jednostek uszkodzonych. Okręty te zginęły od wszystkich niemal broni morskich: artylerii okrętów nadwodnych, bomb i torped lotnictwa, torped okrętów nadwodnych i podwodnych. Harmonijna współpraca amerykańskiej floty nadwodnej z lotnictwem i okrętami podwodnymi wydała doskonały rezultat w bitwie, zwanej odtąd „drugą bitwą morską pod Filipinami“. **Jerzy Pertek.**



Delegacja japońska zgłasza kapitulację Jawy.



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Mimo świetnie przeprowadzonego manewru Anglików bitwę wygrywają Holendrzy! Drugi dzień walk, dzięki niesubordynacji bojowej dzielnego skądinąd młodego Tromp'a, nie przynosi Holendrom zapoczątkowanego pełnego zwycięstwa. Ich artyleria jest słabsza od angielskiej. W trzecim dniu walki flota angielska przeprowadza wycofanie się z wód Holandii, ale w dniu tym dochodzi do połączenia się flot Moncka i Ruprechta. Dopiero czwarty dzień tej tak ważnej w historii bitwy jest rozstrzygającym. Przeciwnicy mają po 70 okrętów w swych zespołach. Już przed spotkaniem Ruyter potrafił wymanewrować pozycje „na wietrze". Sztywna linia bojowa floty Ruprechta uzyskuje przerwę między pierwszą i drugą eskadrą. Dostrzega to oko wodza Holendrów i czerwona flaga sygnału rzuca eskadrę adm. van Nes w tę nieopatrzną lukę. W następnej kolejności atakuje holenderska straż tylna pod Tromp'em. Tę pracę wykonuje młody dowódca jak zawsze najlepiej. W angielskiej straży tylnej poszatkowanej przez Holendrów są największe straty. Dając dużo większą samodzielność swym eskadrom niż to ma miejsce u Anglików, Ruyter tym razem trzyma się cokolwiek z tyłu dla lepszego wglądu w swą linię bojową. Furię własnego ataku pozostawia na końcową fazę bitwy. Zwycięstwo w pełni osiągają Holendrzy. Anglicy tracą 20 okrętów oraz 6 oddają do niewoli, straty Stanów Generalnych wynoszą 4 jednostki.

Druga wojna angielsko-holenderska i okres bezpośrednio po niej następujący wzmocniły znacznie pozycję Francji. Ludwik XIV dysponując wyjątkowo licznym zespołem wybitnych i wszechstronnych mężów stanu jak Colbert, Richelieu, Mazarin i Louvois postanowił wyprowadzić swą monarchię na pierwsze miejsce w hierarhii potęg świata rozpoczynając od aneksji Niderlandów hiszpańskich. Dążenia te zaniepokoiły szereg państw sąsiadujących z Francją, a zwłaszcza Stany Generalne ponieważ ekspansja Ludwika wyraźnie kierowała się w ich stronę przez wstępne osiągnięcia we wspomnianych Niderlandach. Staraniem holenderskiego męża stanu Jana de Witt w r. 1668 doszło do trójporozumienia Holandii, Anglii i posiadającej podówczas wielkie przestrzenie Pomorza, silnej Szwecji. Ludwik poruszył wszystkie swe możliwości aby rozbić ten pakt. Aż cztery lata polityki trzeba było poświęcić na trudne zadanie odciągnięcia Szwecji. Ze słabym i lubującym się w przepychu Karolem II — królem Anglii poszło dużo łatwiej — został po prostu przekupiony tak potrzebnymi mu na zabawy pieniędzmi. Holandia została osamotniona. Colbert w tym czasie stworzył swą genialną politykę finansową prawdziwą potęgę morską Francji. Z 30 małych okrętów liniowych w zaledwie osiem lat flota morska Francji rozrosła się do 196 największych, podówczas, okrętów świata (po 120 armat). Brest i Tulon stały się najnowocześniej wyposażonymi portami. Marynarka francuska rozporządzała wszechstronnymi szkołami morskimi korpusami kadetów, zakładami, magazynami, stoczniami i arsenałami najwyższej jakości. Uderzając z taką potęgą na jedyny naturalny szlak Francji — Morze Śródziemne — Egipt i po przez Morze Czerwone na Indie, Ludwik niezaprzeczenie zdobywał władztwo mórz pokonując jednocześnie Stany Generalne i Anglię. Pomimo podpowiedzi udzielanych mu przez nie tylko swoich ale i obcych, jak na przykład niemieckiego polityka i filozofa Liebniza, dufny w siebie Ludwik, dzierżąc osobiście ster polityki swego mocarstwa, montował lądową koalicję przeciw Stanom.

W naszym pobieżnym skrócie historii walk o władztwo mórz podkreślamy zawsze z naciskiem momenty w których dzieje naszego globu stały na rozdrożu. Decyzją jednego człowieka miały teraz popłynąć w tym, a nie innym kierunku.

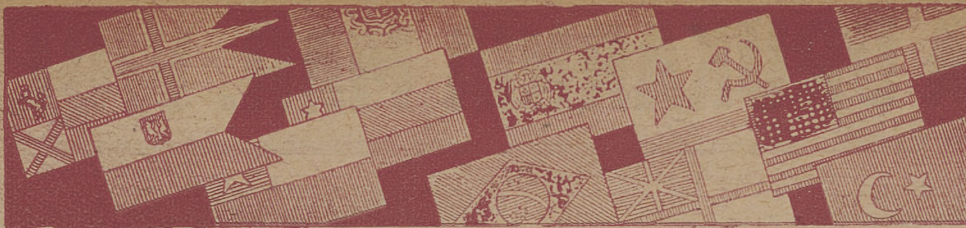
Rozpoczęła się tedy w roku 1672, tragiczna dla Stanów Generalnych, trzecia i ostatnia wojna Angielsko-Holenderska wolą Ludwika XIV zorganizowana. Jej przebieg lądowy miał charakter tragiczny dla Stanów. Francuski marsz. Turenne zaatakował Niderlandy, a książe Conde Stany Generalne od południowego wschodu, obaj z przeważającą potęgą. Z północy nacierał Marszałek Luxemburgu, a z Groeningen — Niemcy. W tych warunkach Holendrzy obsadzili tylko pojedyncze twierdze w nierównej walce opóźniającej na lądzie. Dochodzi wreszcie do oblężenia jedynego miasta Muyden w ocalałej prowincji Holandii. Stany rozporządzają teraz zaledwie 9 tys. wojska z dzielnym dowódcą Wilhelmem księciem Orańskim. Na wybrzeżu, ponadto, w wąskim nieoddanym jeszcze pasie nadbrzeżnym krzewi się duch oporu i trwa zajadła, dobrze wyćwiczona i obronna pośród sobie tylko znanych mielizn — flota de Ruytera. Z okresu tego pochodzi, tradycją uświęcony, znak okrętowy w kształcie długiej wstęgi o barwach narodowych. Wywodzi się on od batów które jako symbole kazał wywiesić de Ruyter na fokmasztach swojej floty. Znak noszą obecnie na okrętach wszystkie floty wojenne świata.

W beznadziejnej, zdawałoby się, walce następuje punkt zwrotny. Miasto Muyden zostaje odebrane francuskim wojskom, a Ruyter podczas sztormu napada na stojącą na kotwicy w Sole Bay flotę angielsko-francuską i odnosi zwycięstwo.

W bitwie morskiej, stoczonej w zatoce Sole Bay przeciwko przeważającej sile 71 okrętów liniowych angielskich i francuskich adm. Ruyter świetnie poprowadził 61 mniejszych liniowców holenderskich przeciwstawiając na nich 21 tys. załóg oraz 4500 armat przeciwko 33 tysiącom sprzymierzonych z 5100 armatami. Odniesione zwycięstwo nie tylko dodało ducha Holendrom, ale spowodowało ponadto pierwsze zgrzyty we wzajemnych stosunkach floty angielskiej i francuskiej na skutek wyraźnego uchylenia się od walki francuskiej eskadry adm. D'Estrees w chwili nader ciężkiej dla Anglików. Po zwycięskiej bitwie udało się flocie holenderskiej przeprowadzić przez Kanał szereg własnych bardzo cennych konwojów z Indii. Nie poprzestając na tym, de Ruyter wziął się energicznie do zwalczania angielskich krążowników i korsarzy. Wyczerpane wojną Stany Generalne nie zgodziły się jednak na projekt rozbudowy floty, a nawet postawiły ją do częściowej rezerwy w momencie, gdy sprzymierzeni, zebrawszy swe siły na nowo, popróbowali wysadzenia desantu na brzegach Holandii. Gdyby nie wyjątkowo silne i długotrwałe sztormy, przedsięwzięcie udałoby się z pewnością. Korzystna dla Holendrów niepogoda, spowodowała jednak, że większość uszkodzonych burzami okrętów, musiało udać się do arsenałów i stoczni, a desant powrócił do Anglii. Ale i Ruyterowi nie powiodło się na wiosnę następnego roku (1673). Zamierzając w zaskoczeniu zakorkować porty Tamizy, podszedł do jej ujścia z szeregiem starszych statków wyładowanych kamieniami. Gęste mgły zmusiły go jednak do pozostawania przez szereg dni w bezczynności. Gdy mgła opadła, przewidująca niebezpieczeństwo flota angielska okazała się już poza portami. W tych warunkach Holendrzy byli zmuszeni wycofać się co prędzej na swe płycizny, szczęśliwie unikając oskrzydlenia. Flota sprzymierzonych była o 30 okrętów liniowych liczniejsza od holenderskiej, przy tym ci ostatni mieli z reguły mniejsze okręty od Anglików a zwłaszcza Francuzów, których liniowce w tej epoce były zawsze największe. Ponadto doborowe wojska desantowe w ilości 6 tys. na własnych transportowcach, były stale gotowe do odkotwiczenia.

7. VI. i 14. VI. podczas demonstracyjnych ćwiczeń obu flot doszło do nierozstrzygniętych starć pod Schooneveld w obu wypadkach. Straty angielskie w ludziach były jednakże znacznie większe ponieważ ich okręty zawsze woziły wojska desantowe. Obustronne straty materiałowe były nieznaczne. Po starciach sprzymierzeni opuścili niewdzięczne płytkie i usiane licznymi mieliznami wody Holandii, aby jednak 21 sierpnia pojawić się ponownie, tym razem w wielkiej sile 90 okrętów liniowych, desantem i wieloma branderami i mniejszymi jednostkami. Ruyter ze swoimi 75 mniejszymi okrętami liniowymi, postanowił przyjąć bitwę na najpłytszych wodach tuż u wybrzeży, aby wykorzystać szanse ich znajomości. Szeroką formacją bojową, mając jak zwykle pomyślny wiatr, zaatakowali Holendrzy. Flota sprzymierzonych, podobnie jak w bitwach drugiej wojny, była uformowana w zwarty i sztywny szyk torowy. Na wyraźne żądanie Ludwika XIV eskadra francuska zajmowała czołową pozycję kolumny nie zaś środek, czego życzyli sobie, podobnie jak pod Schooneveld ich sprzymierzeńcy. Prawoskrzydłowa eskadra K. Tromp'a zaatakowała pierwsza z właściwą jej wodzowi furią angielską straż tylną. Dowódcy eskadr zmierzyli się osobiście. W pierwszym stadium bitwy straże przednie i eskadry środkowe oddaliły się od walczących prawie w miejscu i bardzo bliskim zwarcia straży tylnych. Na czole adm. Bankers powtórzył manewr Van Nes'a odcinając z łatwością, zdradzającą tendencję odśrodkową, eskadrę D'Estrees'a, który według dalszych instrukcji otrzymanych od swego monarchy, nie kwapił się do udziału w zaciętej walce. Zauważywszy to Bankers wydzielił część (b) straży przedniej wysyłając ją na pomoc Ruyterowi.

(Ciąg dalszy w następnym numerze)



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

Nowe stocznie okrętowe w ZSRR. W ramach wykonywania pięcioletniego planu rozbudowy radzieckiej marynarki handlowej, ukończono budowę paru stoczni okrętowych: w Kujbyszewie n/Wołdze dla konstrukcji potężnych holowników i barek o własnym napędzie oraz w Czerepowcu gdzie nowoczesne wyposażenie pozwoli na spuszczenie 1 barki stalowej 3.000 TDW co trzeci dzień.

Tonaż rzeczny Dniepru i Dunaju będzie kompletowany produkcją nowej stoczni w Zaporożu. Wykończone nowe stocznie w Rydze przystąpią do produkcji jeszcze w roku bieżącym.

W marynarce angielskiej przeprowadzono doświadczenia z nowym przyrządem pozwalającym zanurzonym okrętom podwodnym na pobieranie powietrza znad powierzchni morza. Niektóre okręty podwodne zostały już zaopatrzone w tego rodzaju przyrządy.

W USA został spuszczony na wodę krążownik przeciwlotniczy „Tresno" o wyporności 6 tys. ton, wybudowany na stoczni w Brooklin.

Na stoczni w El Ferrole w Hiszpanii została spuszczona na wodę kanonierka „Basco Nunienc de Balboa". Jest to już 32 z kolei kanonierka wybudowana na tej stoczni dla floty hiszpańskiej.

Zespół jednostek floty amerykańskiej w składzie 12 okrętów opuścił port w Sydney udając się kolejno na wyspę Guam, na Filipiny i do portów chińskich.

Łódź motorowa o napędzie rakietowym została wysłana koleją ze stoczni w Portsmouth, na jedno z jezior, gdzie zostanie poddana próbom.

W ciągu 5 lat większość samolotów znajdujących się na lotniskowcach amerykańskich będzie posiadać napęd rakietowy. Doświadczenia z samolotami rakietowymi, jakie dotychczas odbywają się na stacjach doświadczalnych znajdujących się na lądzie, zostaną w ciągu roku przeniesione bezpośrednio na lotniskowce. Obecnie flota amerykańska rozporządza dwoma typami samolotów o napędzie rakietowym.



W chwilach wolnych od zajęć marynarze radzieccy uprawiają starą marynarską zabawę przeciągania liny.

Czy wiecie, że...

... Panama, maleńka republika amerykańska, posiada czwarty co do wielkości tonaż handlowy na świecie. Jej tonaż przedwojenny wynosił 1.100.000 ton, a obecnie ma już zarejestrowanych oficjalnie 2.707.000 ton, otrzyma zaś dalsze 1.500.000 ton w najbliższym czasie.

Ten zadziwiający przyrost tłumaczy się pozbawionym wszelkich skrupułów postępowaniem rządu panamskiego który proponuje przedsiębiorcom, aby rejestrowali swe statki, jako panamskie, unikając w ten sposób obowiązujących w innych państwach przepisów ochrony pracy i ubezpieczeń społecznych marynarzy oraz opodatkowania. Zarejestrowane tak statki nawet nie są obowiązane wjeżdżać do portu panamskiego.

Amerykańscy właściciele statków, od których podobno wyszedł ten pomysł przepisali w ten sposób na Panamę 142 statki, które kursują teraz pod firmą fikcyjnych towarzystw okrętowych. Niektórzy brytyjscy właściciele statków również użyli tego podstępu.

Do Malty został przyholowany z Bombaju pływający dok o tonażu 50 tys. ton. Zamieni on dok na Malcie, który został zniszczony przez lotnictwo niemieckie.

Pomiędzy Norwegią a Szpicbergiem otwarta została regularna linia żeglugowa.

Ruch okrętowy w portach chińskich. W ruchu okrętowym portów chińskich, Szanghaj nadal utrzymuje dominujące stanowisko. W roku 1946 do Szanghaju zawinęło około 65 proc. ogólnej liczby statków odwiedzających porty chińskie; na drugim miejscu stoi Kanton z 15 proc.

W udziale poszczególnych bander w ruchu okrętowym portów chińskich na pierwszym miejscu stoi Anglia, na następnych kolejno: USA, Japonia i ZSRR.

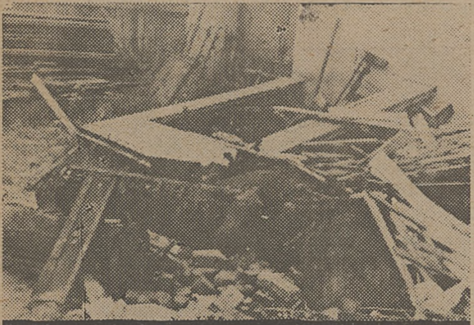
Admirallcja brytyjska przekazała do rozporządzenia Dowództwa brytyjskich sił lotniczych dwa trałowce „Bridport" i „Bridlington" o wyporności po 605 ton.

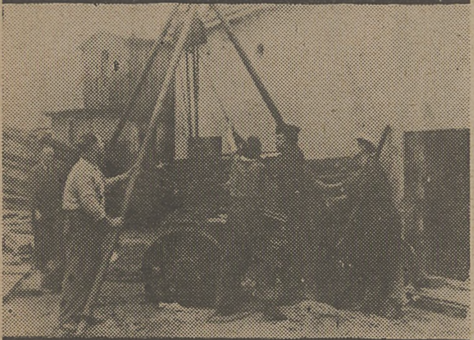
Stary krążownik angielski „Hawkins", został przyholowany do Portsmouth, gdzie będzie użyty jako pływający okręt-cel.

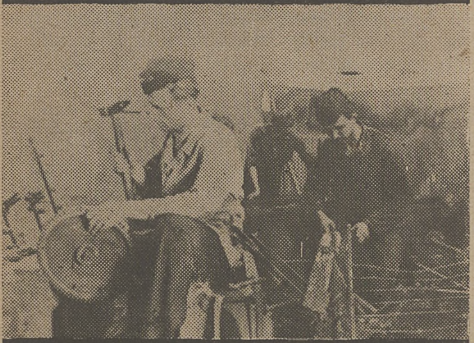
Reaktywizacja tonażu handlowego Niemiec. Z Waszyngtonu donoszą że w Komisji Morskiej St. Zjednoczonych mówi się o reaktywizacji tonażu handlowego Niemiec i Japonii.

Omawiając ostatnie statystyki światowego tonażu handlowego (stan na 1. IV. b. r. 101.579.000 BRT), jeden z członków Komisji Morskiej stwierdził, że Stany Zjednoczone nie są w stanie eksploatować dalej 26 mil. ton własnego tonażu, w związku z czym sugeruje się sprzedaż Niemcom 75 statków typu „Liberty".

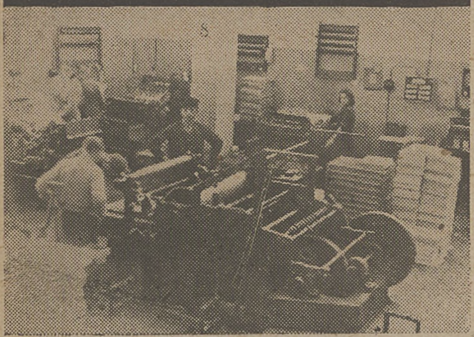
JAK POWSTAŁA DRUKARNIA MAR. WOJ.











Czerwiec 1945 rok.

Po powrocie z Niemiec przyjeżdżam do Gdyni. Pierwsze kroki kieruję do stałego przedwojennego miejsca pracy, dawn. Zakładów Graficznych „Szczuki". Zdziwił mnie ogromnie fakt, że zamiast drukarni zastaję jakieś poniemieckie magazyny, sterty papieru i różnych przedmiotów. Wśród tego chaosu grupa marynarzy pod kierownictwem ówczesnego kapitana a obecnego kmdr. ppor. Jegera, przeprowadza pierwsze porządki.

Przedstawiam się i w kilku słowach wyjaśniam cel mego przybycia, na co kmdr. ppor. Jeger oznajmia mi, że właśnie będę potrzebny, bo tu organizuje się drukarnię Mar. Woj. z inicjatywy kmdr. Urbanowicza i płk. Bromberga.

Schodzimy do dawniejszej hali maszyn, gdzie spotykam „starego druha" sprzed wojny, maszynistę Zabłońskiego, zajętego z młodym ślusarzem Wojtachą pracą przy zardzewiałych częściach maszyny pośpiesznej.

W zecerni kilka regałów i wojskowy fachowiec — kol. Wnykowski segregujący czcionki. Nieco dalej, na podłodze porozkładane linotypy „w proszku".

Odbudowa drukarni z miejsca przypadła mi do gustu i zaofiarowałem swą współpracę.

Dzięki pomocy płk. Bromberga i kierownictwu kmdr. ppor. Jegera, napływa coraz więcej części wydobywanych z gruzów spalonych drukarń gdańskich. Z tych na pozór bezużytecznych szczątków powstają maszyny.

Po trzech dniach linotyp jest gotowy do spełniania swoich zadań, krótko po tym rusza maszyna pośpieszna i wychodzi pierwszy numer „Gazety Morskiej". Z pełnym zadowoleniem pracujemy dalej, bo przecież „budujemy" dla siebie.

Co daje się początkowo odczuć, to brak rąk do pracy — ale i to wkrótce zostaje zaspokojone. Napływają fachowcy: zecerzy, maszyniści, krajacze, nakładaczki. Do mojej pomocy przydzielono kol. Milszewską, której nie obca była praca przy maszynie i wraz z nią borykamy się z trudnościami bez ograniczenia godzin. Niezadługo powiększa się nasze grono o „jednego" fachowca, bo przecież drugi linotyp potrzebuje „kierowcy". Powstaje szkielet drugiej maszyny pośpiesznej. Każdy kto żyw zajmuje właściwy sobie posterunek. Każdy myśli o jednym — dać z siebie jak najwięcej. Jak grzyby po deszczu powstają rodzaje pism, dokompletowuje się linotypy. Pracy napływa coraz więcej. Zawiązuje się między nami nić serdecznej przyjaźni. „Gazetę Morską" drukuje się na maszynie pośpiesznej. Przecież tam wśród „gratów" leży maszyna rotacyjna, trzeba ją uruchomić, a odciąży to maszynę do innych prac. Intensywnie więc pod okiem kol. Zabłońskiego rozpoczęto pracę w tym kierunku. Niektóre brakujące części trzeba było zamówić. Uruchomiono również i stereotypię. Z uznaniem obserwowałem mrówczą pracę marynarzy zajętych przy oczyszczaniu części maszyn z rdzy. W niespełna pół roku „kolos" ruszył.

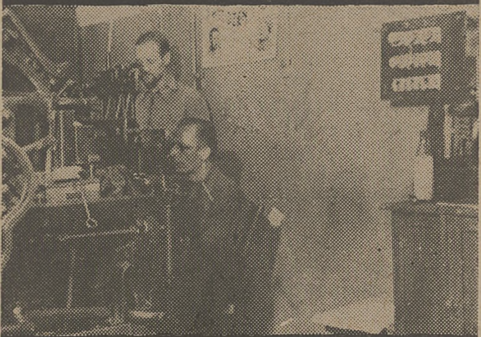
Umysł organizacyjny pracuje jednak nadal bez wytchnienia. Przydałaby się chemigrafia — i to wkrótce zostaje zrealizowane, mimo piętrzących się trudności w zdobyciu urządzenia.

Kierownictwo Drukarni nie zapomniało również o naszych potrzebach kulturalnych, czego dowodem jest urządzenie świetlicy.

To, do czego wytrwale dążyliśmy, pomimo ciężkich warunków bytu, zdobyliśmy, i dzisiaj, z pełnym zadowoleniem patrzymy na owoc naszej dwuletniej pracy, którą kontynuować będziemy dalej, ku chwale Ojczyzny.

Jezierski Józef, linotypista.











Morskie nowości TECHNICZNE

Szkolenie załóg w opuszczaniu zatopionych okrętów podwodnych. Według tygodnika „Illustrated London News" w amerykańskich szkołach podwodnego pływania dużo uwagi poświęca się kwestii wyszkalania załóg w sposobach ratowania się z zatopionych okrętów podwodnych.

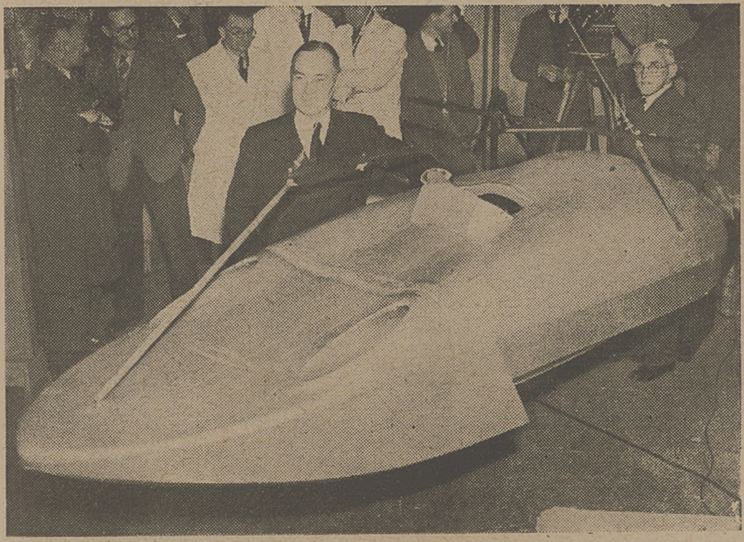
W szkole znajdującej się w New London została wybudowana szkolna wieża o wysokości 52 m., pojemności 1,260 tys. l. wody. W wieży znajdują się specjalne urządzenia ratownicze, pozwalające na przeprowadzenie nauki wydobywania się z głębiny za pomocą aparatu do oddychania Momsena. Początkowo kursanci przechodzą ćwiczenia na niewielkich głębokościach. W tym celu spuszczają się oni pod wodę po krótkim żelaznym trapie, przymocowanym do ściany wieży. Poczem, gdy słuchacze szkoły nauczą się swobodnie oddychać pod wodą i korzystać z aparatu, spuszcza się ich głębiej pod wodę. Uczniowie wraz z instruktorem, zaopatrzeni w aparaty oddechowe, spuszczają się na różne głębokości, gdzie uczeń powoli zaczyna wychodzić na powierzchnię wzdłuż liny przyczepionej do korkowego pływaka.

Pneumatyczna piła łańcuchowa dla robót podwodnych. W St. Zjedn. ostatnio powszechnie stosuje się przy podwodnych pracach awaryjnych, budowie mostów, doków i hydrotechnicznych drewnianych urządzeń, pneumatyczne piły łańcuchowe nowej konstrukcji.

Mały rozmiar i ciężar piły, pozwala na swobodne korzystanie z niej w każdym położeniu, przez jednego człowieka. Piła pracuje pod ciśnieniem 6 atmosfer; piłuje ona drzewo o średniej twardości z szybkością 25 mm na sek. Piła zaopatrzona jest w ochraniacz.

Angielski pływający dok o wyporności 42 tys. ton, który holowany jest obecnie z Colombo na morze Śródziemne, będzie obsługiwał okręty bazujące na Malcie.

Na hiszpańskich stoczniach w El-Ferrole wg. gazety francuskiej „Humanite" znajduje się w budowie 9 niszczycieli budowanych wg. francuskich planów, które zostały przekazane Hiszpanii w okresie okupacji Francji.



Najszybsza łódź motorowa świata, na której znany rekordzista Campbell zamierza uzyskać nowy rekord.

Skrzynka pocztowa

Wieczorek H. Poznań. Skomunikujcie się z biurem angażowania załóg, Gdynia, ul. Węglowa 23. Lepiej jednak zrobicie, kończąc Szkołę Jungów PCWM w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3, gdzie zdobędziecie wiedzę fachową. Nauka jest bezpłatna.

Guzowski B. Starogard. Komplet „M.P.", nr. 1—21 kosztuje 230 zł. Należność możecie wpłacić na konto PKO Gdynia Nr. IX-4130.

Okoniewski R. Sopot. Dane odnośnie uzbrojenia „Błyskawicy" znajdziecie w numerze 22 i 23 „M.P.".

Szpakowski J. Ursus k/W-wy. Szkołę Specjalistów Morskich ukończyć możecie po wstąpieniu do Mar. Woj. Pobór odbędzie się jesienią. Warunków przyjęcia do Szkoły Żeglugi Śródlądowej nie znamy jeszcze.

Łabużek J. Małdyty pow. Morąg. Modelu szalupy przesłać nie możemy. Pieniądze odsyłamy.

Rymuza T. Częstochowa. Przebywa za granicą.

Sujecki A. Łódź. Najlepiej zrobicie, kończąc szkołę. Jeśli jednak koniecznie chcecie wstąpić do Mar. Woj., zgłoście się w czasie jesiennego poboru do najbliższej RKU i proście o wcielenie Was do Mar. Woj. jako ochotnika.

Ligaj T. Sułowiec, pow. Zamość. Po odbyciu przeszkolenia rekruckiego, otrzymacie dalsze w SSM-ie. Warunkiem jest skierowanie Was przez komisję poborową do Mar. Woj.

Brylasz M. Aleksandrów Kujawski. Numery o które pytacie, kosztują 180 zł. i możecie je otrzymać, przesyłając należność na nasze konto PKO.

Dziadek J. Szczakowa. Zwróćcie się w Waszej sprawie do najbliższej RKU. Tam otrzymacie wszelkie wyjaśnienia.

Torbus J. Łódź. „P 33" został zatopiony na Morzu Śródziemnym 24 sierpnia 1941 roku a „P 32" tego samego dnia lecz w kilka godzin później. Oba należały do klasy „U". Posiadały następujące dane: wyporność 626/730 ton, 6 wyrzutni torped, 1 działo 75 mm, 2—20 mm plotn.

Wołyniak, Stary Zamość. Informacji udzieli PCWM w Gdyni. Numery o które pytacie kosztują 115 zł.

Czarny, Warszawa. Dokładny model krążownika znajdziecie w n-rze 4/5 naszego pisma, okrętu podwodnego w 7, a trałowca w 9-tym. Obecnie w numerze 22 zamieściliśmy dokładny opis budowy okrętu podwodnego klasy „Sęp", a w numerach najbliższych podamy modele ORP „Błyskawicy" i naszych ścigaczy.

Jurski A. Kraków. Numery te kosztują 190 zł.

Ryszka A. Poznań. 1. Pozostają jeszcze w Anglii, lecz wrócą jesienią b. r. 2. Pozostałe jednostki, za wyjątkiem „Ślązaka" który zatonął, zużyto bądź na złom, bądź wcielono do marynarki brytyjskiej. 3. Okrętów tych nie ma w składzie naszej floty wojennej. 4. W najbliższym czasie zamieścimy modele naszych jednostek.

Complak Z. Rybnik G/Śl. Zarówno nutami jak i tekstami marynarskich piosenek nie rozporządzamy, lecz od czasu do czasu drukujemy nowe piosenki marynarskie. Ukazały się już dwie w nr. 19 i 23 „M.P".

Szymczak B. Łódź. Po ukończeniu szkoły w Łodzi możecie ubiegać się o skierowanie do pracy w Mar. Woj.

Nadolny W. Łódź. Radzimy ukończyć szkołę a później ubiegać się jako ochotnik o przyjęcie do Mar. Woj. Dodatkowych informacji udzieli Wam RKU w Łodzi.

Cerefin J. Kraków. Zdjęcie na okładce przedstawia nasz niszczyciel ORP „Burza".

Juszczak A. Poznań. Prosimy o nadesłanie tekstów i melodii celem zapoznania się z nimi przed powzięciem jakiejkolwiek decyzji. W wypadku niewykorzystania materiały te zwrócimy.

Teofilak W. Kostki, p-ta Teresin k/Sochaczewa. Radzimy ukończyć szkołę, bez której trudno Wam będzie osiągnąć zamierzony cel. Innej drogi nie znamy.

UWAGA CZYTELNICY!

Wszystkim zainteresowanym warunkami przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. komunikujemy, że w roku bieżącym przyjęć do tej szkoły nie będzie. Warunki aktualne w roku przyszłym podamy w odpowiednim czasie na łamach „Marynarza Polskiego".

P. o. Redaktora kpt. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S. Sierecki Fotografie: o-man J. Uklejewski, S. Woliński, M. Dobrzykowski, British Official, USIS — United States Information Servic S.I.B. — Photoservice, Film Polski,

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"

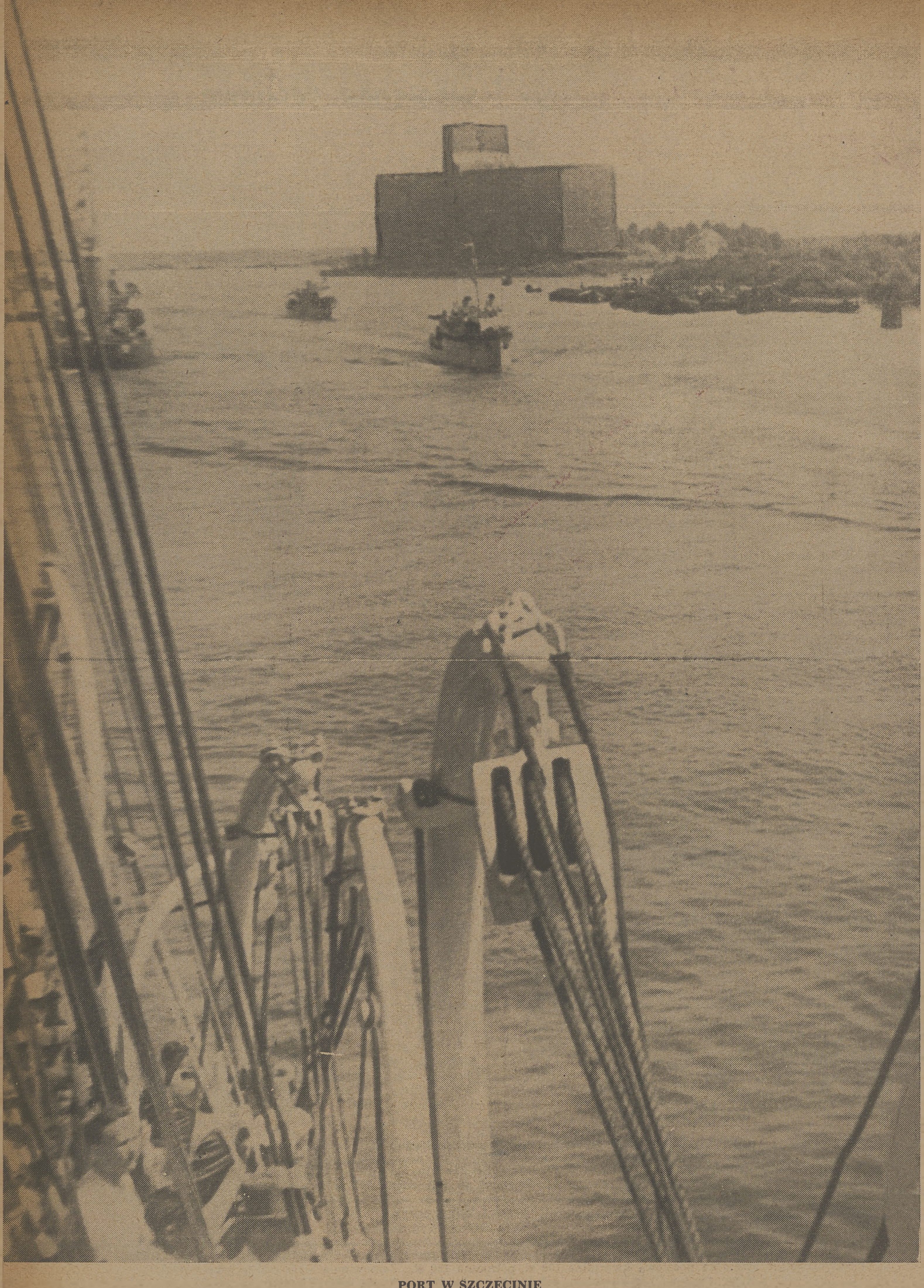
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. Telefony: redakcja 273-00, administracja 221-29.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: cała strona 87.000 zł; 1/2 str. — 45.000 zł; 1/4 str. — 23.000 zł; 1/8 str. — 12.000 zł; 1/10 str. — 6.000 zł; 1 mm. szer. 45 mm. — 75 zł; 1 mm. szer. 63 mm — 100 zł.

Cena egzemplarza 20 zł.



PORT W SZCZECINIE

Dzięki decyzjom komisji ministerialnej uzyskał nowe możliwości rozwojowe jako główny port tranzytowy i przeładunków masowych